

[திரு. கே. வினாயகம்]

[1967 ஜூன் 28]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் பதில் கூறத் தேவையில்லை. தீர்மானம் வாக்களிப்புக்கு விடப்படுகிறது என்று சொன்ன பிறகு தாங்கள் வெட்டுத் தீர்மானத்தை வற்புறுத்துகிறீர்களா இல்லையா என்றுதான் சொல்லமுடியும். புதிதாகச் சில கருத்துக்களைச் சொல்ல இடம் இல்லை. தங்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானத்தை வற்புறுத்துகிறீர்களா?

THIRU K. VINAYAKAM : In view of the trend that is prevailing in this House, I am pressing the cut motion.

திரு. கே. வினாயகம் : அவர்களின் வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு, தள்ளுபடி செய்யப்பட்டது.

திரு. க. ர. நல்லசிவம் : அவர்களும், திரு. செ. பாலசுப்பிரமணியன் அவர்களும் இருப்பிடத்தில் இல்லையாதலால் அவர்களுடைய தீர்மானங்கள் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டதாகக் கருதப்பட்டன.

திரு. கே. என். குமாரசாமி : அவர்கள் கொடுத்த வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப் பெறப்பட்டது.

திரு. ஏ. ஆர். மாரிமுத்து : அவர்கள் இருப்பிடத்தில் இல்லையாதலால் அவருடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டதாகக் கருதப்பட்டன.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : உணவுப் பொருளுக்கு வரி விலக்கு சம்பந்தமாக யோசிப்பதாக அமைச்சர் அவர்கள் கூறிய காரணத்தால் நான் வெட்டுத் தீர்மானங்களை வற்புறுத்தவில்லை.

அவருடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப்பெறப்பட்டன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன் உள்ள கேள்வி :— “கோரிக்கை எண் III—பொது விற்பனை வரியும், ஏனைய வரிகளும், தீர்வைகளும்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 1,32,09,200—க்கு மேற்படாத தொகையை அரசுக்கு வழங்க வேண்டும்.”

கோரிக்கை நிறைவேற்றப்பட்டு, கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இன்றைய காலை நிகழ்ச்சிகள் இத்துடன் முடிவடைகின்றன. மாலை 3-30 மணிக்குப் பேரவை மீண்டும் கூடும். அப்போது தமிழ்நாடு 1967-ம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பு (திருத்த) மசோதா (சட்டப் பேரவை மசோதா எண் 7/1967) ஆய்வுக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்படும். வணக்கம்.

பின்னர் பேரவை ஒத்திவைக்கப்பட்டது.

இடைவேளைக்குப் பிறகு பிற்பகல் 3-30 மணிக்கு மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களின் தலைமையில் பேரவை மீண்டும் கூடியது.

3. அரசினர் மசோதா.

1967-ம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்பு (திருத்த) மசோதா (எண் 7/1967).

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாலை அலுவல் தொடங்குகிறது. மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் 1967-ம் ஆண்டு 7-வது மசோதாவாகிய மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்பு (திருத்த) மசோதாவை ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளவேண்டுமென்று கோருவார்கள்.

1967 ஜூன் 28]

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : தலைவர் அவர்களே, “1967-ம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பு (திருத்த) மசோதாவை ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்படவேண்டும்” என்று கோருகிறேன்.

வரவு-செலவுத் திட்ட உரையில் குறிப்பிட்டுள்ளவாறு நான்காவது திட்டத்தில் தேசிய வளர்ச்சித் திட்ட வேலைகளைச் செயல்படுத்துவதற்கான கூடுதல் நிதி வசதிகளைத் திரட்டும்பொருட்டு சென்னை மாநகருக்குள்ளும் நகராட்சிகளுக்குள்ளும் மட்டும் ஒடுகிற பஸ்கள் தவிர்த்து ஏனைய பஸ்களுக்கும் கார்களுக்கும் கூடுதல் வரி விதிக்க வகை செய்வதற்காக இச்சட்ட வரைவு கொண்டுவரப்பட்டுள்ளது.

பஸ்கள் செல்லும் அன்றாட வழித்தட நீளத்தையொட்டி வரி வீதங்கள் நிச்சயிக்கப்படுகின்றன. தற்போது இருக்கை ஒன்றுக்கு காலாண்டுக்கு விதிக்கப்படும் வரி வீதங்கள் வருமாறு :—

210 கிலோ மீட்டருக்கு மேற்படாதிருப்பின் ரூ. 35, 210 கிலோ மீட்டருக்கு மேல் 270 கிலோ மீட்டருக்கு மேற்படாதிருப்பின் ரூ. 40, 270 கிலோ மீட்டருக்கு மேல் ரூ. 45. 210 கிலோ மீட்டருக்கு குறைவாக ஓடும் பஸ்களின் எண்ணிக்கை அதிலும் குறிப்பாக நகருக்கு வெளியேயுள்ள பஸ்திகளில் இவ்வாறு ஓடும் பஸ்களின் எண்ணிக்கை மிகவும் குறைவு. பஸ்களில் பெரும்பாலானவை ஏற்கனவே ஒரு நாளுக்கு 270 கிலோ மீட்டருக்கு மேல் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன.

இதனைக் கருத்தில் கொண்டு கூடுதல் நிதி வசதி திரட்ட வேண்டியதின் பொருட்டு, பின்வருமாறு இவ்வீதங்களை மாற்றியமைக்க நாம் முடிவுசெய்துள்ளோம். பஸ்கள் செல்லும் அன்றாட வழித்தட நீளம் நாளொன்றுக்கு 270 கிலோ மீட்டரோ அதற்குக் குறைவாகவோ இருப்பின் ரூ. 50, நாளொன்றுக்கு 270 கிலோ மீட்டருக்கு மேற்படி ரூ. 55, நகருக்குள் மட்டும் ஓடும் பஸ் போக்குவரத்து, அவ்வளவாக ஆதாயம் தரக்கூடியதில்லையாதலால், அவற்றிற்கான வரி வீதங்களில் மாறுதல் ஏதும் இராது. தனியார் துறை பஸ் உரிமையாளர்கள் செய்து கொண்ட முறையிட்டக் கருத்தில் கொண்டு, அவர்கள் செய்துள்ள முதலீட்டிற்கு பயன் பெறத்தக்கவாறு, நாளொன்றுக்கு ஓடக்கூடிய உயர்ப்பட்ட அளவை 320 கிலோ மீட்டரிலிருந்து 400 கிலோ மீட்டர்களாக நாம் உயர்த்தியுள்ளோம். இதனால் எல்லாப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் ஆதாய வாய்ப்பினைப் பெருமளவில் உயர்த்தி கூடுதல் வரி விதிப்பு பொறுப்பினை ஏற்பதில் இடர் அதிகமிராதிருக்க வழி கோலப்படுகிறது. மேலும் 700 கிலோகிராமும் அதற்குக் குறைவாகவும் தன் எடை (அலேடென் வெயிட்) கொண்ட மோட்டார் கார்களுக்கான காலாண்டு வரியை ரூ. 21-லிருந்து ரூ. 30 ஆகவும் 700 கிலோகிராமுக்கு மேற்பட்டு 1,500 கிலோகிராமுக்கு மேற்படாத தன் எடை கொண்ட கார்களுக்குக் காலாண்டு வரியை ரூ. 30-லிருந்து ரூ. 40 ஆகவும் 1,500 கிலோகிராமுக்கு மேற்பட்ட தன் எடையுள்ள கார்களுக்கான வரி வீதங்களை இதையொத்த முறையில் உயர்த்துவது எனவும் முடிவு செய்துள்ளோம். மோட்டார் சைக்கிள்கள், ஸ்கூட்டர்கள், முச்சக்கர வண்டிகள் மீதான வரி வீதங்களில் உயர்வு ஏதும் இராது.

குறுகிய கால உரிமங்கள் (ஷார்ட் டேர்ம் லைசென்ஸ்) குறித்தும் மேற்சொன்ன அடிப்படையில் வரி வீதங்கள் உயர்த்தப்படும்.

இவ்வரி உயர்வுகள் 1967-ம் ஆண்டு ஜூலைத் திங்கள் 1-ம் நாள் முதல் செயலுக்கு வரும். எந்த வண்டிகள் குறித்து 1967 ஜூன் 30-ம் தேதிக்குப் பிறகும் வரி வீத உயர்வு குறித்த அறிவிப்பு அரசிடமில் வெளியிடப்படு முன்னரும் செலுத்தப்படுகின்றதோ அந்த வண்டிகள் குறித்து கூடுதல் வரியை வசூலிப்பதற்காகவும் வகைசெய்யப்பட்டுள்ளது.

a 1967, ஜூன் 23-ந் தேதியன்று மாநில அரசிதழ் தனி வெளியீட்டில் பிரசுரிக்கப்பட்டுள்ளது.

[திரு. மு. கருணாநிதி]

[1967 ஜூன் 28]

இச்சட்ட வரைவினை ஏற்று நிறைவேற்றுமாறு நான் இம்மன்றத் தினரை வேண்டிக்கொள்கிறேன்.

*திரு. கே. வினாயகம் : மாண்புமிக் சபாநாயகர் அவர்களே, இப்போது அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிற பில்லின் நோக்கம் to facilitate implementation of the schemes of national development என்று பொதுவாகவே போட்டிருக்கிறார்கள். அதன் பொருள், பொருள் வேண்டும். நாட்டிலே நல்ல காரியங்களை செய்ய, நாட்டின் அபிவிருத்தி பொறுத்து செய்ய வேண்டிய காரியங்களுக்கு அமைச்சரவைக்கு இன்று பொருள் வேண்டும். இவ்வளவு வேண்டுமென்று சொல்லி அவர்கள் கொண்டுவருகிற சட்டத்தை நடைமுறையில் நாங்கள் வாதத்திற்குத் தடுக்கவாமே தவிர அவர்கள் கையில் வைத்திருக்கிற பலத்தைக் கொண்டு அதை வெற்றிகரமாக நடத்துவார்கள் என்று எங்களுக்குத் தெரியும். ஆயினும் இதைப் பரிசீலித்துப் பார்த்து ஒருவேளை நாங்கள் சொல்கிற வாதம் ஐயா அவர்களுக்கு (குறுக்கீடு), அமைச்சர் அவர்களுக்கு பொருத்தமானது என்று தோன்றினால் பிறகு இதைப் பரிசீலிக்க அவர்கள் அவகாசம் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். நாம் திட்டம் போட்டிருக்கிறோம். நம் அரசின் கொள்கை இந்தப் போக்குவரத்துக்களை எல்லாம் தேசியமயமாக்குவது என்பது. அதுவே ஒரு பெரிய மாறுதல். அதனால் அத்துறையில் ஏற்பட்டிருக்கிற அதிர்ச்சியும், அதிலுள்ள விளைவும், இவற்றிலிருந்து அவர்கள் இன்னும் விடுபடாமல் முதலாளிகள் தத்தளித்துக் கொண்டிருக்கிற நிலையில் அவர்களை மெல்ல மெல்ல கொல்லவேண்டும், கொல்லுவதை மெதுவாகக் கொல்லவேண்டும்.

திரு. இராம. அரங்கண்ணல் : ஆன் எ பாயின்ட் ஆஃப் ஆர்டர். இந்த அவையில் தகாத வார்த்தைகளை உபயோகிக்கக் கூடாது என்று விதியிருக்கிறது. தகாத வார்த்தைகளின் பட்டியலில் கொல்லுவது, அவர்களைக் கொல்லுவது என்பதும் சேரும். அகவே அந்த வார்த்தையை உபயோகிக்கக்கூடாது என்று தாங்கள் உத்தரவிடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : கொல்லுவது என்ற சொல்லைத் தடை செய்வதற்கு மேற்கோள் இல்லை.

திரு. கே. வினாயகம் : ஆகவே, அவர்களை முடித்துக் கட்டிவிட வேண்டும்—இது நாளுக்குக் இருக்கிறதல்லவா?—என்ற முடிவிற்கு வந்த பிறகு அவர்களை இன்னும் இம்சிக்கவேண்டுமா என்பதுதான் என் கேள்வி. ஒரு பெர்மிட் முடிந்த பிறகு திரும்பவும் அவர்கள் பெர்மிட்டை ரெனியு செய்வதில்லை என்ற அடிப்படைக் கொள்கையை வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஒருவேளை அதைக்கூட யோசித்துப்பார்த்து மன்றிக் கொள்வார்கள். அந்நிலையில் பெர்மிட் காலம் முடிகிறவரையிலாவது கொஞ்சம் பொறுத்திருக்கக் கூடாதா? அதைவிட்டு விட்டு இப்போது அவர்களுக்கு வரி போடுகிறோம் என்று சொல்லுகிறார்கள். ஒரு வர்ட்டுக்கு பத்து ரூபாய் வரி போட்டால் போதும், ஒரு பஸ்ஸில் ஐம்பது வர்ட்டுகள் இருந்தால் 500 ரூபாய்க்கு மேல் ஒரு க்வார்ட்டுக்கு கட்டவேண்டியிருக்கிறது, முதலாளிக்கு. இது அதிகம் என்று நாங்கள் கருதுகிறோம். அவர்களை எலக்கிவிடவேண்டுமென்று முடிவிற்கு வந்த பிறகு அவர்களுக்கு ஒரு அவகாசமும் தராமல் இருக்கும்போது இப்படிச் செய்தால் அவர்கள் போட்டிருக்கிற முதல் என்னவாகும்? அமைச்சரவை என்ன நினைக்கிறதென்றால் பஸ் முதலாளிகள் என்றால் 50 அல்லது 100 பஸ்கள் வைத்துக்கொண்டிருக்கிற ஃப்ரீட் ஒளர்கள்தான் அவர்கள் கண்களுக்கு படுகிறார்களே தவிர நாலேந்து, அல்லது பத்து பஸ்களுக்குள் உள்ள சிறிய சிறிய முதலாளிகளைப் பற்றி அவர்கள் கவலைப்படவில்லை என்று நான் கருதுகிறேன். நாலேந்து பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்களை எடுத்துக் கொண்டால் முதலீடு அவர்களுடையதல்ல. அவர்கள் மார்கட்டில் கடன் வாங்கி, பெரும்பாலும் வடக்கத்திய முதலாளிகளிடம் ஹுண்டி வரிஸ்டம்

1967 ஜூன் 28]

[திரு. கே. வியைகம்]

மூலம் கடன் வாங்கி கலக்ஷன் வர வர, குறிப்பிட்ட நாட்களுக்குள் அந்பப் பணத்தைச் செலுத்துகிறார்கள். இதொழில் எல்லோருக்கும் பெரிய அளவில் லாபம் வருகிறது என்று நினைப்பது அவ்வளவு சரியல்ல. அகவே, என் வேதனை எல்லாம் இந்த ஸ்மால் ஆப்பரேட்டர்ஸ், ஐந்து பஸ்களுக்குள் வைத்திருப்பவர்கள் கடன் வாங்கித்தான் முதலீடு செய்திருக்கிறார்கள். அவர்கள் ஆடம்பரமாக வாழ்க்கையை நடத்துவதுபோல் தோன்றலாம். ஆகவே அவர்களை பெரும் முதலாளிகள் என்று நினைக்கிறார்கள் எனத் தோன்றுகிறது. அவர்களுக்கு தருணம் தர வேண்டும். குறைந்தது, பெர்மிட் எக்ஸ்பயர் ஆகும்போது இன்னொரு முறையாவது ஒரு வருடம் என்று செய்ய யோசிக்கமுடியுமா என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அதே நேரத்திலே இதைப் பற்றித் தீவிரமாக நாம் ஆலோசிக்க ஒரு அசெம்ப்ளி கமிட்டி போட்டு, அதிலே இந்த துறையில் அனுபவம் பெற்றவர்களைப் போட்டு, அவர்களுடைய கட்சியில் இருக்கிறவர்களையும், எங்களுடைய கட்சியில் இருக்கிறவர்களையும் விஷயம் தெரிந்தவர்களைப் போட்டு, பிறகு தேசியமயமாக்குவதைப் பற்றி யோசிக்கவேண்டும்.

இந்த மசோதாவைப் பொறுத்த வரையில், அடிஷனல் டாக்ஸேஷன் ஸ்டீட்டுகளுக்கு அதிகமாகப் போடுவது, கட்டணத்தைக் கட்டுவது, இது அதிகம் என்று நான் கருதுகிறேன். அப்படிக் கருதுகிற நேரத்தில், இவைகளை நாஷனலைஸ் செய்துவிட்டால், இந்தத் துறையிலே ஈடுபட்டு உத்தியோகம் செய்கிறவர்கள்—கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள், மற்றவர்கள்—இவர்களைத் திரும்பவும் உத்தியோகத்தில் எடுத்துக்கொள்ளுகிறோம் என்ற உத்திரவாதம் இருக்கிறதா? 'Provided they have enough qualifications'. அவர்களுடைய திறமை இருந்தால், அவர்களுக்குத் தகுதிகள் இருக்கின்றன என்று தெரிந்தால், திரும்பவும் அவர்களுக்கு உத்தியோகம் தருவதற்கு உத்திரவாதம் கொடுக்க முடியுமா என்று அமைச்சரவை யோசிக்கவேண்டும்.

இரண்டாவதாக, அவர்களுக்காகப் பரிந்து பேசுவதைப் போல 250 மைல்களுக்குப் போகலாம் என்று சொல்லுவதானது, 200 மைல்கள் போகிறவர்கள், இடைக்காலத்தில் லாபம் சம்பாதித்துக்கொண்டு வெளியே போகலாம் என்று சொல்லுவது போல இருக்கிறது. 250 மைல்கள் போகவேண்டுமென்றால், அதிகப்படியான ஓர்க்லோட், வேலை பளு, யார் மீது விழும்? அந்தத் தொழிலாளர்கள்தான் வேலை செய்ய வேண்டும். தனிப்பட்ட முதலாளிகள் எந்த அளவுக்கு வேலை வாங்க முடியுமோ அந்த அளவுக்கு வாங்கி லாபம் சம்பாதிப்பது என்பதுதான் இருக்கக் கூடிய கொள்கை—அதை நான் ஏற்றுக்கொள்ளுகிறேன்—எல்லோருக்கும் அது தெரிந்தது தான். அவர்களுக்கு ஓர்க்லோட் அதிகமாக ஏற்படுமே, அவர்களுக்கு ஊதியம் தர வேண்டிய அவகாசமோ, உத்தரவோ போட முடியுமா என்று யோசிக்க வேண்டும்.

இன்னும் இவைகளை அரசாங்கம் எடுத்துக்கொண்ட பிறகு, இதைச் சார்ந்துள்ள உத்தியோகஸ்தர்களுக்கு என்ன உத்திரவாதம் என்றும் யோசிக்க வேண்டும். இவைகளையெல்லாம் பேசுவதை விட, கொஞ்சம் தாமதமாகவாவது போக்கூடாதா?

'Why do the Government want to kill the goose that lays the golden egg?' நாம் எடுத்துக்கொண்டால் எவ்வளவு கஷ்டம் என்று தெரிந்தாலும், இப்போது வெளிப்படையாகவும் சொல்லமாட்டார். அனுபவத்தில் ஐந்து ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு சொல்லுவார்,

'That the nationalisation scheme is an utter failure; என்று அவரே வந்து சொல்லுவார். அனுபவம் வந்தால்தானே தெரியும். இப்போது காளைகள்—விறுவிறுப்பான யோசனைகளெல்லாம் இருக்கின்றன. ஐந்தாண்டுகளுக்குப் பிறகு என்ன அனுபவம் என்று சொல்லுவார். நாங்களும் உங்களைச் சேர்ந்தவர்கள்தானே 'We are all

[திரு. கே. வினாயகம்] [1967 ஜூன் 28]

people in this country striving to work for the welfare of the people.' ஆதலாலே பஸ் முதலாளிகளுக்கு வக்காலத்து வாங்கிக்கொண்டு பரிந்து பேசுவதாக . . .

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : அடிக்கடி நான் பஸ் முதலாளிகளுக்கு வக்காலத்து வாங்கவில்லை என்று சொல்லுவது “அப்பா குதிருக்குள் இல்லை” என்று சொல்லுவது போல் இருக்கிறது.

திரு. கே. வினாயகம் : அப்பாவும் இல்லை, குதிரும் இல்லை. எந்த அப்பா எந்தக் குதிரில் புகுந்திருக்கிறார் என்று பின்னாலே தெரியும். எங்கள் கண்ணேட்டமெல்லாம், இது நாங்கள் போட்ட திட்டம் தான். Nationalisation is a scheme of the Congress Party.' நாங்கள் ஒரு முறை வைத்திருந்தோம்—120 மைல்கள் என்று வைத்திருந்தோம். இப்போது குறைந்து வந்திருக்கிறது 75 மைல் என்று. எத்தனை பேர்களை பாதிக்கும் என்று கணக்கிட்டு எடுத்துப் பார்த்தால் தெரியும். மெல்ல மெல்லப் போகவேண்டும். திரும்பத் திரும்ப அதைத்தான் சொல்லுவேன். இந்த அமைச்சரவையின் குறிக்கோளே ‘To move very cautiously’ அண்ணா அவர்களே சொன்னார்கள் ‘My steps are measured’ என்று. கலைஞர் அடி மாதிரிம் கொஞ்சம் வேகமாகப் போகிறதோ என்பதுதான் எங்கள் கவலை. தலைவர் அடி எடுத்து வைப்பது ஜக்கிரதையாக இருக்கிறது. கலைஞர் போவது தாவுகின்றது போல இருக்கிறது. சிங்கம், வேங்கை போல தாவுகிறது. மெல்லப் போனால் கால் உடையாமல் இருக்கும் என்று சொல்லிக்கொண்டு இந்த மசோதாவைப் பூராவும் எதிர்க்கிறேன்.

*திரு இராம. அரங்கண்ணல் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மசோதாவினை எந்த நோக்கத்தோடு நாம் கொண்டுவருகிறோம் என்பது தெளிவாக எடுத்தச் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால், இந்த மசோதாவை அப்படியே பூரணமாக எதிர்க்கிறேன் என்று சொன்ன கணம் உறுப்பினர் வினாயகம் அவர்கள், எப்படி அவர்கள் பேச்சிலே தமிழும் ஆங்கிலமும் கலந்து மணிப்பிரவாள நடை பெருக்கெடுத்து ஓடுகிறதோ அதே போலத் தன்னுடைய கொள்கையிலும் ஒரு பக்கத்தில் சோஷலிஸத்தை—அதாவது தேசிய மயமாக்கும் கொள்கையை—ஆதரிப்பது போலவும், நமக்கு ஆதரவு தந்தவர்களை விட்டுவிட்டு என்ன செய்வது என்று அவர்களை ஆதரிப்பது போலவும், கொள்கையிலும் மணிப்பிரவாளத்தைக் கலந்து உருக்கமாக வாதாடுவதைப் போல எடுத்து உரைத்திருக்கிறார்கள்.

இதனுடைய நோக்கம், இந்த அரசைப் பொறுத்த வரையில், வேண்டுமென்றே வரி போட்டு வாட்ட வேண்டுமென்ற கொள்கை கிடையாது. அதே நேரத்தில் வரி போட வேண்டிய சூழ்நிலை இங்கு இருக்கிறது. திட்டத்திற்காக முன்பு இருந்ததை விட அதிகமான தொகையை செலவழிப்பதாக இந்த நிதி நிலை அறிக்கையில் வரையறுத்திருக்கிறோம். இந்தச் சூழ்நிலையில் அதிகமான பணத்தைப் பெறவேண்டிய சூழ்நிலையில், அதற்கு உரிய இடமாகக் கருதி, போக்குவரத்துத் துறையிலே ஓரளவுக்கு வீதத்தைக் கூட்டலாம் என்ற முடிவுக்கு நாம் வந்திருக்கிறோம். அப்படி வந்திருக்கிற நேரத்தில், நண்பர் வினாயகம் அவர்கள் சொன்ன வாதத்தை ஒப்புக்கொண்டு பார்த்தால், வீதத்தை மாத்திரம் உயர்த்தினால் அது ஓரளவுக்கு இன்னும் பளுவை அதிகமாகச் சமத்துகிறோமே, தாங்க முடியுமா என்ற அவர்கள் வாதம் சரியாகத் தோன்றக் கூடும். நாம் அதை மட்டும் செய்யாமல், அதே நேரத்தில் 320 கிலோ ஓட்டலாம் என்று இருப்பதை 400 கிலோவாக ஆக்கி—200 மைல்கள் என்று இருப்பதை 250 மைல்கள் என்று ஆக்கலாம் என்று தெரிவித்திருக்கிறோம்.

நீண்ட பல காலமாகவே, எதிர்க்கட்சி உறுப்பினர் குறிப்பிட்ட, தனிப் பட்ட சிறு முதலாளிகள்—3-4 பஸ்களை வைத்திருக்கிற முதலாளிகள்—இந்த ஒரு மனக் குறையோடு இருந்து வந்தார்கள். அதாவது அவர்கள்

1967 ஜூன் 28]

[திரு. இராம. அரங்கண்ணல்]

ஒட்டுமொத்த பஸ்வின் தூரத்தை, ட்ரிப்புக்களின் அளவினை அதிகமாக ஆக்காமல் இருக்கிற காரணத்தினால் போதிய வருமானத்தைப் பெற முடியவில்லை என்று—பெரிய முதலாளிகள் அல்ல—இவர்கள் பரிவோடு சொன்னார்களே அந்த சிறு சிறு முதலாளிகள் மத்தியில் மனக்குறை இருந்தது. வரியின் பெயரால் அவர்கள் பாதிக்கப்படக் கூடாது என்ற எண்ணத்தில்தான் அவர்கள் அதிகமான மைல்கள் வேண்டுமென்ற கோரிக்கையை அரசாங்கம் ஏற்றுக்கொண்டு, அதே நேரத்தில் அதன் மூலமாக நாம் ஓரளவு வருவாய் தேட வேண்டுமென்ற கொள்கையோடு இந்த மசோதா கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது.

அவர்கள் பேசிய நேரத்தில், ஏதோ இப்படிச் செய்கிற காரணத்தினால் கண்டக்டர்களுக்கு வேலை பளு அதிகமாக ஆகிவிடுமே, டிரைவர்களுக்கு வேலை பளு அதிகமாக ஆகிவிடுமே என்று—எப்படித்தான் இவ்வளவு இரக்கம் வருகிறதோ தெரியவில்லை—இதை இரக்கம் என்று எடுத்துக் கொள்வதா? அல்லது இங்கே இருந்தகொண்டு இதையெல்லாம் செய், செய் என்று தூண்டிவிடுவதா என்று தெரியவில்லை—அவர்களுக்கு சில சமயங்களில் இரக்கம் அதிகமாக வருகிறது. இந்தக் கருத்தைக் கூட தனியாக எடுத்துச் சொல்லி விளக்கம் பெற்றிருக்கலாம். எப்படியாவது தூண்டிவிட வேண்டும், எப்படியாவது கவிழ்க்க வேண்டும்—என்று—எதிர்க் கட்சித் தலைவர் அவர்கள் தலையை ஆட்டுகிறார். அது அவருடைய பண்பாக இருக்கலாம்—உறுப்பினர் வியாகம் ஒரே இடத்தில் இருந்தவர் அல்ல; அவரைப் பற்றி எனக்கு நன்றாகத் தெரியும். இப்படித் தூண்டிவிடும் முறையில் எடுத்து உரைத்தால், சர்க்காரைப் பொறுத்த வரையில், தொழிலாளர்களுக்கு எந்த விதமான பாதகமும் வரக் கூடாது என்று எந்த அளவுக்கு அக்கறை காட்டி வருகிறோம் என்று நாடு புரிந்து கொண்டிருக்கிறது. முதலாளிகள்—தொழிலாளிகள் பிரச்சனை பெரிய பெரிய மோட்டார் பஸ் போக்கு வரத்து நிறுவனங்களில் ஏற்படுகிறதே தவிர, சிறு சிறு முதலாளிகள் மத்தியில் இப்படிப்பட்ட பிரச்சனைகள் வருவதில்லை. ஏனென்றால் இந்த பஸ்களை வைத்துக்கொண்டிருக்கிற முதலாளிகளும், தொழிலாளர்களும் சுமுகமாக இருந்தகொண்டிருக்கிறார்கள். வேறு இடத்தில் இருக்குமானால், கண்காணித்து நீதி வழங்க இன்றையதினம் சர்க்கார் தயாராக இருக்கும். அந்தத் துறையிலே அவர்களுக்கு சந்தேகம் ஏற்பட வேண்டாமென்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

எல்லோரையும் ஒழித்துவிடப்போகிறோம், எல்லோரையும் தொலைத்து விடப்போகிறோம் என்ற வார்த்தைகளை உபயோகப்படுத்திப் பேசினார்கள். அடுத்தபடியாக நானும் உங்களைச் சேர்ந்தவன்தானே என்று பேசத் தவறவில்லை. ஆளும் கட்சியாகிய திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைப் பொறுத்த வரையிலும், எந்தக் கட்சியானாலும், எவ்வளவு எரிச்சலோடு பேசுகிறவர்களானாலும், எங்களை அழிக்க வேண்டும், ஒழிக்கவேண்டும் என்று கருதுகிற அத்தனை பேர்களையும் அண்ணன் தம்பி போல் கருதுகிற நிலையில் கழகம் தோன்றிய நாளிலிருந்து நடந்து வருகிறோம். அதே வகையில் சொல்ல வேண்டுமென்றால், நண்பர் திரு. வினாயகம் அவர்கள் திருப்பிக் கேட்கக் கூடும். அப்படியானால் இந்த நாட்டில் இருக்கிற முதலாளிகள் மற்றவர்கள் எல்லோருமே உங்களுடைய அண்ணன் தம்பிகளா? என்று கேட்கக் கூடும். உண்மைதான். அவர்களும் நம்முடைய அண்ணன் தம்பிகள் என்றுதான் ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும். காந்தியடிகளைப் பொறுத்த வரையில் அவர் தன்னுடைய வாழ்நாளில் கடைப்பிடித்த பெரிய கொள்கை தர்மகர்த்தா சித்தாந்தம். தர்மகர்த்தா சித்தாந்தம் என்றால், அடித்து அல்லது வெளிநாடுகளில் கண்டிருப்பது போல் சிரம் அறுத்த புரட்சி. அப்படிப்பட்ட புரட்சிகள் மூலம் செய்யாமல், நல்லவிதமாக மனதைத் திருத்தி, பக்குவப்படுத்தி, அதன் மூலம் பெரிய சீமான்கள் பெரிய பிரபுக்கள் இவர்கள் உள்ளத்திலும் ஒரு மாறுதலைக் கொண்டுவர வேண்டும். காந்தியடிகளின் தர்மகர்த்தா சித்தாந்தத்தை நம்முடைய அரசாங்கத்தைப் பொறுத்த வரையில், கடைப்பிடிக்கின்ற வகையிலேதான் நிலைமை இருக்கிறது. அவர்கள் எவ்வளவு பெரிய நிலப் பிரபுக்களாக இருந்தாலும் சரி, ஜமீன்தார்களாக இருந்தாலும் சரி,

[திரு. இராம. அரங்கண்ணல்]

[1967 ஜூன் 28]

அவர்களை ஒழித்துவிட வேண்டும், அவர்களையெல்லாம் அந்தமான் தீவில் இறக்கிவைத்துவிட்டு அவர்களுடைய சொத்துக்களைக் கைப்பற்றியே காரியங்களைச் செய்ய வேண்டும் என்ற நிலையிலே நம்முடைய அரசாங்கம் இல்லை. அவர்களுடைய மனதிலே மாறுதலை ஏற்படுத்த வேண்டும், உள்ளம் பக்குவப்பட வேண்டும். மெல்ல, மெல்ல அவர்களுடைய உள்ளத்தையும், பழைய தன்மையையும் மாற்றி, அவர்களிடமிருந்து எந்த அளவுக்கு நாட்டுக்குத் தேவையானவைகளைப் பெற முடியுமோ அவைகளையெல்லாம் பெற வேண்டும் என்று கொஞ்சம் கூடத் தளராத மன உறுதியோடு இருந்துகொண்டிருக்கிறோம். அந்த வகையில் பார்த்தால், கொண்முவர்ப் பட்டிருக்கிற இந்த மசோதாவைப் பொறுத்த வரையிலே, நமக்குப் பணம் தேவைப்படுகிறது. அதே நேரத்தில் பொதுமக்களைப் பாதிக்காத வகையிலும், அதே நேரத்தில் அதிகமாக லாபம் பெறக்கூடியவர்களிடமிருந்து அந்தத் தொகையைப் பெறும் வகையிலும், மிகவும் சாமர்த்தியமாக உருவாக்கப்பட்டிருக்கிற மசோதா என்று சொன்னால், அது மிகையாகாது. ஆகவே, இந்த மசோதாவை ஆதரிக்கிறேன் என்று சொல்லி, என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. காகிராமன் அவர்கள் இந்த மசோதாவின் மீது மட்டுமல்லாமல் அவர்கள் கொடுத்திருக்கும் திருத்தத்திலுள்ள கருத்துக்களைப் பற்றியும் உரையாற்றுமாறு கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

***திரு. நா. காகிராமன் :** அதாவது, திருத்தத்தினுடைய நோக்கத்தைப் பற்றி. தலைவர் அவர்களே, இந்த அரசாங்கம் பல்கலைத் தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்ற கொள்கையை ஏற்றுக்கொண்டுவிட்டது. இந்தப் போக்குவரத்துத் தொழில், 30, 40 வருஷங்களுக்கு முன்பிருந்த நிலையை அரசாங்கத்தினுள்ளவர்கள் எண்ணிய பார்க்க வேண்டும். இந்தப் போக்குவரத்துத் தொழிலானது 30, 40 வருஷங்களுக்கு முன்பு என்ன நிலையை இருந்தது, அப்பொழுது அந்தத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருந்தவர்கள் என்ன நிலையில் இருந்தார்கள், பிறகு அந்தத் தொழிலை மேற்கொண்டவர்கள் எவ்வளவு கஷ்டத்திற்குள்ளாகியிருக்கிறார்கள் என்பதையெல்லாம் அரசாங்கத்தினுள்ளவர்கள் நன்றாக சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். பெண்புவாக எந்தத் தொழிலையும் ஆரம்ப காலத்திலிருந்தே, அடிமட்டத்திலிருந்தே, அரசாங்கம் எடுத்து நடத்துவது என்பதில்லை. இன்ஷூரன்ஸ் தொழில் எடுத்துக்கொண்டால், பல போர் இந்த ஆயுள் இன்ஷூரன்ஸ் தொழிலைச் செய்து, அந்தத் தொழில் நல்ல முழு வளர்ச்சி அடைந்த பிறகு தான், அதை அரசாங்கம் எடுத்துக்கொண்டது. அதைத் தப்பு என்று சொல்லவில்லை. அதே போல் போக்குவரத்துத் தொழில் கஷ்டப்பட்டுக் கொண்டிருந்த காலத்தில் அதை அரசாங்கம் எடுத்து நடத்த வேண்டும் என்ற எண்ணம் அப்பொழுதிருந்த அரசாங்கத்திற்கு இல்லை. காரணம், வெளி நாட்டினர் அரசாங்கம் என்று சொல்லிவிட்டனர். இருந்தாலும் கூட ஒரு தொழிலை எடுத்துக்கொண்டால், அதற்கு ஆரம்ப காலத்தில் பல கஷ்டங்கள் ஏற்படும். பாலாரிஷ்டம் என்று சொல்வார்கள். அதுவது குழந்தை பெரியவனாக வளர்வதற்கு முன்பு என்னென்ன உடம்புக்கு வருமோ, அதுபோல் ஆரம்ப காலத்தில் ஏற்படுகின்ற அத்தனை கஷ்டங்களையும், ரிஸ்குகளையும் அனுபவித்துக்கொண்டுவந்துள்ள பல தொழிலில் ஈடுபட்டவர்களுக்கு தக்க ஒரு நஷ்ட ஈடு கொடுக்கத்தான் வேண்டும். நஷ்ட ஈடு கொடுக்காமல் இருந்தால், அதனால் பின்னால் பல விளைவுகள் ஏற்பட ஏதுவாகும். அதே நேரத்தில் நமது நாட்டில் தொழில் வளர்ச்சி ஏற்பட வேண்டும் என்று சொல்லுகிறோம். சிறு தொழில்கள் வளர வேண்டும் என்று சொல்லுகிறோம் பொதுவாக எந்தத் தொழிலை எடுத்துக்கொண்டால் ஆரம்ப காலத்தில் கச்சாப் பொருள் பற்றாக்குறை உற்பத்தி செய்யப்பட்ட பொருள்கள் விற்காமல் இருக்கக்கூடிய நிலை இந்தக் கஷ்டங்களை எல்லாம் அந்தத் தொழிலிலே ஈடுபட்டவர்கள் அனுபவித்து, பிறகு அந்தத் தொழில் மேம்பாடு அடைந்து, அதிலிருந்து லாபம் வரக்கூடிய நல்ல நிலைமையில் அந்தத் தொழிலை அரசாங்கம் எடுத்துக்கொள்ளும் என்று சொல்லக்கூடிய நிலைமை வந்துகொண்டிருக்கிறது. இந்தப் போக்குவரத்துத் தொழில் ஒரு நல்ல நிலைமையில் இருக்க

1967 ஜூன் 28]

[திரு. நா. காசிராமன்]

கும்பொழுது அதை அரசாங்கம் எடுத்துக்கொள்ளுமானால், அந்தத் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ளவர்களுக்கு நஷ்ட ஈடு கொடுத்துவிட்டுத்தான் அந்தத் தொழிலை மேற்கொள்ள வேண்டும். இல்லாவிட்டால், தமிழ்நாட்டில், குறிப்பாகத் தொழில் வளம் அதிகமாகப் பெருகவேண்டும் என்று விரும்புமுள்ள நிலையில், தமிழ்நாட்டில் பொதுவாகத் தொழிலில் ஈடுபடுபவர்கள் மிக உற்சாகம் குறைந்தவர்களாக ஆகிவிடுவார்கள். காரணம் அவர்களுக்கு எப்பொழுதும் ஒரு பயம் இருந்துகொண்டே இருக்கும். ஒரு தொழிலை நல்ல விதத்தில் நடத்தி முன்னுக்குக் கொண்டுவந்தால், அதை அரசாங்கம் எடுத்துக்கொண்டுவிடுமோ, நஷ்ட ஈடு கொடுக்காமல் போக்குவரத்துத் தொழிலை எடுத்துக்கொண்டது போல் எடுத்துக்கொண்டு விடுமோ என்ற பயமும், தயக்கமும் ஏற்படும். அதன் காரணமாக நாட்டில் தொழில் வளர்ச்சி ஏற்படாது, மந்த நிலை ஏற்படுவதற்கு ஏதுவாகும். அது நாட்டிற்கு நல்லதல்ல என்பதை அரசாங்கத்திலுள்ளவர்கள் நன்றாக உணர்ந்துகொள்ளுவார்கள் என்று நம்புகிறேன்.

அதோடு கூட, பஸ் தொழிலை நடத்துபவர்களுக்கு நஷ்ட ஈடு கொடுக்கா விட்டால், மேல் சபையிலே முன்னாள் அமைச்சர் திரு. வெங்கட்டராமன் அவர்கள் சொன்னதுபோல், பஸ் கோர்ட்டு நடவடிக்கைகள், அதாவது லிடிசுஷன் என்று ஆங்கிலத்தில் சொல்லுவார்கள், ஏற்படுவதற்கு வழி வகைகள் உண்டாகும். பஸ் தொழிலில் ஈடுபட்டவர்கள் பஸ்களை வாங்கி வைத்துக்கொண்டோ அல்லது டிரைவர், கண்டக்டர் ஆகியவர்களை வைத்துக் கொண்டோ பெர்மிட் கேட்பதில்லை. பெர்மிட் கொடுத்த பிறகுதான் பஸ்கள் வாங்க வேண்டும். பெர்மிட்டைப் பார்த்தாலே தெரியும். 'Buses should be produced within four months from the date of the receipt of the order' என்று பெர்மிட்டில் போட்டிருக்கும். பெர்மிட் கொடுத்த பிறகுதான் அவர்கள் பஸ்களை வாங்குகிறார்கள். தேசிய மயமாக்குவதென்ற முன்பு இரண்டு டொருவர் சொன்னதினாலே நானும் அதைப் பற்றிய சில கருத்துக்களைச் சொன்னேன்.

இந்த மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பு திருத்த மசோதா மீது என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். வருமானத்தைப் பெருக்க வேண்டும் என்ற ஒரு காரணத்திற்காக வரியை அதிகப்படுத்துகிறார்கள். வரியை உயர்த்தும்பொழுது அதிகப்படியான அளவிலே உயர்த்துகிறார்கள். இது மிகவும் அதிகமாக உயர்த்தப்படுகிறது. அதோடு கூட, இந்த வரி உயர்வு பற்றி நமது முதல் அமைச்சர் அவர்கள் பட்ஜெட் உரையில் படிக்கும்பொழுது டவுன் சர்வீசுக்கு இந்த வரி விதிப்பினால் அதிகமான வரி உயர்வு இராது என்று சொன்னார்கள். டவுன் சர்வீஸ் இரண்டு வகையாக இருக்கிறது. நகருக்குள்ளே ஓடுகின்ற டவுன் சர்வீஸ் இருக்கிறது. நகரத்திற்குப் புறம்பாக ஓடுகிற டவுன் சர்வீஸ் இருக்கிறது. உதாரணமாக சொல்ல வேண்டுமானால், மைலாப்பூரிலிருந்து பாரிஸ்காரனருக்குப் போகிற பஸ், நகரத்திற்குள்ளே ஓடுகிற டவுன் சர்வீஸ். பிராட்வேயிலிருந்து ஆலந்தாருக்கு போகிற பஸ் நகரத்திற்கு வெளியே ஓடுகிற டவுன் சர்வீஸ். பிராட்வேயிலிருந்து மேப்பூருக்குப் போகிற 53-ம் நெம்பர் பஸ் நகரத்திற்கு வெளியே ஓடுகிற டவுன் சர்வீஸ். மைலாப்பூரிலிருந்து பாரிஸ்காரனருக்குப் போகிறதபோல் உள்ள நகரத்திற்குள்ளே ஓடுகிற டவுன் சர்வீசுக்கு ஒரு ஸ்டேஜ் காரியேஜுக்கு ஒரு குவார்டருக்கு ரூ. 28, 33, 38 என்று ஒரு நாளைக்குச் செல்லுகின்ற தூரத்தை கணக்கில் எடுத்துக் கொண்டு வரி போடுகிறார்கள். அதே சமயத்தில் நகரத்திற்கு வெளியே பாதியும், நகரத்திற்குள்ளே பாதியும் ஓடுகிற பிராட்வே-ஆலந்தார், பிராட்வே-மேப்பூர், திருச்சியில் சொல்ல வேண்டுமானால், மெயின்கார்ட் கேட்டிலிருந்து பாய்லர் பிளாண்டுக்கு ஓடுகிற பஸ்கள், இவைகளுக்கு வேறு விதத்தில் டாக்ஸ் போடப்படுகிறது. 210 கிலோ மீட்டருக்கு ரூ. 35, 210-லிருந்து 270 கிலோ மீட்டர் ஓடுகிற பஸ்களுக்கு, ஒரு ஸ்டேஜ் காரியேஜுக்கு ஒரு குவார்டருக்கு ரூ. 40, 270 கிலோ மீட்டருக்கு மேலே ஓடுகிற பஸ்களுக்கு ரூ. 45 என்று, தற்பொழுது போடப்பட்டு வருகிறது. டவுனுக்கு உள்ளே பாதி, டவுனுக்கு வெளியே பாதி ஓடுகிற பஸ்களுக்கு, அதாவது

[திரு. நா. காசிராமன்]

[1967 ஜூன் 29]

முனிசிபல் நகரத்திற்கு உள்ளேயும், வெளியேயும் ஒருகிற பஸ்களும், டவுன் சர்வீஸ் என்ற கணக்கில் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன. முதல் அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லும்பொழுது டவுன் சர்வீசுக்கு வரி உயர்வு இல்லை என்று சொன்னார்கள். டவுன் சர்வீசுக்கு வரி உயர்வு இல்லை என்ற விளக்கம் இப்பொழுது கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிற இந்த மசோதாவில் காணக் கிடைக்கவில்லை. ஆதலால்தான் நான் கூட ஒரு திருத்தம் கொடுத்திருக்கிறேன். டவுன் சர்வீஸ் என்று சொன்னால், ஒரு பஸ் ஒரு நாளைக்கு 200 மைல் ஒருவேதே மிகவும் கஷ்டம். நகரத்திற்குள்ளே ஓடும்பொழுது குறுகிய தெருக்கள் வழியாகச் செல்ல வேண்டும். அதோடு கூட, அடிக்கடி நிறுத்திப் போக வேண்டிய காரணத்தினால், ஒரு நாளைக்குக் காலையில் 5 மணியிலிருந்து இரவு 11 மணி வரையிலும் ஓடினால் கூட 180, 190 மைல் தாக்குப் பிடிப்பதே மிகவும் கஷ்டமான காரியம். காரணம், நடுநிலை நகரப் பகுதியிலே வேகமாகச் செல்ல முடியாது. அதே நேரத்திலே மெட்ராஸ்—திண்டிவனம், கோவையிலிருந்து புதுமணி போன்ற ரூட்டுகளிலே நகரப் பகுதியைத் தாண்டியவுடன் வேகத்தில் ஓட முடியும். தன்னுடைய பிரயாணத்தை குறுகிய காலத்தில் முடித்துக்கொள்ள முடியும். 200-க்கு மேல் 250 மைல் வரைக்கும் கூட ஓட முடியும். ஆனால் டவுன் பஸ் சர்வீஸிலே அப்படி ஓட முடியாது. இருந்தாலும் கூட, ஒரு நகர் பஸ் ஸுக்கு இரண்டு டிரைவர், இரண்டு கண்டக்டர்கள் போட்டுத்தான் ஆக வேண்டும். ஏனென்றால் அவர்களிடம் ஒரு நாளைக்கு எட்டு மணிக்குமேல் சட்டப் பிரகாரம் வேலை வாங்க முடியாது. ஆனால், பஸ்களை நிறுத்தி நிறுத்தி ஓட்டுவதால் அதிகச் செலவு ஆகும். இதையெல்லாம் மனத்தில் கொண்டுதான், டவுன் பஸ் சர்வீசுக்கு என்ஹான்ஸ்மென்ட் ஆப் டாக்ஸ் இல்லை என்று குறிப்பிட்டார்கள். அதே நேரத்திலே நான் மெட்ராஸ் சிட்டி சர்வீஸை, கமர்ஷியல் அன்டர்டேக்ஸ் என்று கொடுக்கப்பட்டுள்ள பட்ஜட் பாகுமென்டை, அதன் 8-வது பக்கத்தில் பார்த்தேன். அவர்கள் கூட மோட்டார் வெஹிகிள்ஸ் லைசென்ஸ் பீஸ் என்கிற இந்தத் தங்களுடைய பஸ்களுக்கு ஒதுக்கியிருக்கும் தொகை ரூ. 50 லட்சம். மோட்டார் வாகன வரிக்காக அரசாங்கத்தில், அவர்களும் நகரின் உள்ளேயும், வெளியிலேயும் பஸ்கள் ஓட்டுகிறார்கள். ஒதுக்கியிருக்கும் தொகை 1966-67-லும் சரி, 1967-68-லும் சரி ரூ. 50 லட்சம்தான். ஆகையினால், தெரிவது என்ன வென்றால், அரசாங்கத்தார் கூட தங்களுடைய பஸ் சர்வீசில் இந்த அதிகப்படியான வரி விதித்ததைக் கணக்கில் எடுக்கவில்லை என்பதான. அந்த அடிப்படையில் கமர்ஷியல் அன்டர்டேக்ஸ் உள்ள வண்டிகளுக்கு வரிக்காக ஒதுக்கியிருப்பதாக உணருகிறேன். ஆகையினால், சர்க்கார் கொண்டுவந்த திருக்கும் வரி திருத்த மசோதாவில், நான் கொடுத்திருக்கும் திருத்தத்தை யும் ஏற்றுக் கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். இல்லையென்றால், 210 மைலுக்கு உள்ளே, மெட்ராஸ் சிட்டிக்குள்ளே, திருச்சி-ஸ்ரீரங்கம், திருநெல்வேலி-மேல்பாளையம், பாளையங்கோட்டை போகும் பஸ்களுக்கு வரி உயர்த்துவார்கள். நான் கொடுத்திருக்கும் திருத்தம் இல்லாமல் அவர்கள் சட்டத் திருத்தம் செய்தால், டவுன் பஸ் சர்வீசுக்கு வரி உயர்ந்து, பட்ஜட் ஸ்பீச்சில் கொடுத்த உறுதிமொழிக்கு முரணாக முடியும். ஆகவே, அது அவசியம் என்பதால் தான், நான் திருத்தத்தைக் கொடுத்திருக்கிறேன். திருத்தம் ஏற்றுக் கொள்ளப்படா விட்டால், மெட்ராஸ்- ஆலந்தூர் பஸ்ஸுக்கு ஒரு க்வார்டருக்கு, 54 சீட்டர் பஸ்ஸுக்கு, இப்பொழுது உள்ள விகிதப்படி ரூ. 9,720 ஆகும். ஆனால் திருத்தம் ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டால், திருத்தப்பட்ட வரி ரூ. 11,880 ஆக இருக்கும். ஆக ஒரு வருஷத்திற்கு 54 சீட்டர் பஸ்ஸுக்கு ரூ. 2,160 அதிகமாகும். 210 கிலோ மீட்டருக்கு மேல் ஓடும் பஸ் ஒன்றுக்கு திருத்தப் பட்ட வரி விகிதத்தின் படி 10,800 ரூபாய் ஆகும். அதே நேரத்தில் திருத்தப்படாத வரி விகிதத்தின்படி ரூ. 7,560 ஆக இருக்கும். அந்த வகையில் ரூ. 3,240 அதிகமாக இருக்கும். நகர் பஸ்கள் லாபகரமாக இல்லை என்று முதல் அமைச்சரவர்கள் ஒத்துக் கொண்டு இருக்கிறார்கள். இம்மாதிரி 2,000, 3,000 ரூபாய் அதிகமாக ஏற்பட்டால், டௌன் பஸ் சர்வீசை நடத்துகிறவர்கள், பெரிய முதலாளிகளாக இருந்தாலும் சரி, சிறிய முதலாளியாக இருந்தாலும் சரி, அவர்களுக்குச் சங்கடம் ஏற்படும். தேசியமயம் என்கிற பிரச்சினை இருக்கும்போது பஸ்காரர்களுக்கு கடன் வாங்குவதும் சிரமமாக இருக்கிறது. வரி உயர்வைக் கொடுக்கவும் அவர்

1967 ஜூன் 28]

[திரு. நா. காகிராமன்]

களுக்குக் கடன் கிடைக்காது. உண்மையிலேயே முதல் அமைச்சர் கொடுத்த உறுதி மொழி செயல்படுத்தப்பட வேண்டும் என்கின்ற ஒரே காரணத்திற்காகவே நான் திருத்தத்தைக் கொடுத்திருக்கிறேன். அதே நேரத்திலே 250 மைலாக உயர்த்திருப்பது வரவேற்கத்தக்க அம்சமாகும். நான் கொடுத்திருக்கும் திருத்தத்தை ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு, எனக்கு வாய்ப்பு அளித்த தலைவருக்கு என் நன்றியையும் வணக்கத்தையும் தெரிவித்து விடைபெறுகிறேன்.

*திரு. ரா. கிருஷ்ணசாமி கவுண்டர் : தலைவர் அவர்களே, நமது ஆட்சியின் கொள்கையெல்லாம், அடிமட்டத்தில் இருக்கும் ஏழை எளியவர்கள் வாழவேண்டும் என்பதுதான். அந்த முறையில் பஸ் முதலாளிகளுக்கு வரிக்களைப் போட்டால் யார் கொடுக்கப் போகிறார்கள்? உலகத்திலேயே அதிகமான வரி விதிக்கும் உள்ள நாடு நம் இந்திய நாடுதான். பல்லாண்டு காலமாகவே, ஒவ்வொரு ஆண்டும் வரிகள் கூடிக்கொண்டே போகின்றன, எல்லையில்லாமல் கூடிக்கொண்டு போகிறது. அது யார் தலைமேல் போய் விழுகிறது? அடிமட்டத்தில் உள்ள ஏழைகள் பேரில் தான். ஏனென்றால், பஸ் கட்டணம் அதிகம்; ரயிலில் போக முடியாது, அவர்களும் கட்டணத்தை உயர்த்தி விட்டார்கள். எல்லாத் துறையிலும் இப்படி அதிகரித்துக் கொண்டே போனால் யார் வாழ்வது? இப்படிச் கூட்டிக் கொண்டு போவதை விட செலவுக் குறைத்தது கொண்டு, வருவாயையும் பெருக்க பிரயத்தனம் செய்யாமல் இருப்பது தான் நன்றாக இருக்கும்.

எனக்கு முன்னால் பேசிய கனம் உறுப்பினர் பஸ்வர்திகள் உள்ள கஷ்டங்கள் பற்றித் தெளிவாக எடுத்துச் சொன்னார்கள். அதேமாதிரி லாரி போக்குவரத்தை எடுத்துக் கொண்டால், நிலைமை சிக்க முடியாமல் இருக்கிறது. நம் நாட்டில் ஒரு லாரிக்கு ரூ. 3,700 வரி என்றால், மிக உணதமான செல்வ நிலையில் உள்ள அமெரிக்கா போன்ற நாடுகளில் ரூ. 500 தான் வரி. 3,700 எங்கே, 500 எங்கே? நன்றாக சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். இவ்வளவு அதிக வரி போடவேண்டியது அவசியம் தானா?

காங்கிரஸ் ஆட்சியினால், அவர்கள் போட்ட திட்டங்களால் நாட்டின் முன்னேற்றம் எவ்வளவு இருக்கிறது என்றால், சில புள்ளி விவரங்கள் கணக்கர்கள் கொடுத்திருப்பதைப் பார்க்க வேண்டும். மேற்கு ஜர்மனியில் ஒரு சதுர கிலோ மீட்டருக்கு 150 மைல் நன்கு திருத்தப்பட்ட ரோடுகள் இருக்கின்றன; இந்திய நாட்டில் 12 மைல்கூட இல்லை. 3,700 வரி வாங்கும் நாட்டிலே 12 சதுர மைல் கூட இல்லை; ஆனால் 500 ரூபாய் வாங்கும் நாட்டில் 150 மைல். இந்த நிலையில் இன்னும் வரியை அதிகரிப்பது வேதனையாக இருக்கிறது. தேசியமயம் என்பதை முழுக்க முழுக்க எதிர்ப்பவர்கள் நாங்கள் எல்லாம். காங்கிரஸ்காரர்கள் ஓரளவிற்கு குறைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். 125 மைலிலிருந்து 75-க்கு வந்திருக்கிறது. இனி இப்படியே படிப்படியாக கட்டெழும்புக்கு கீழே வந்தாலும் ஆச்சரியம் இல்லை. ஏற்கனவே காங்கிரஸ்காரர் காலத்தில் பஸ் சர்வீசிலே நஷ்டம் ஏற்பட்டிருப்பது ஆடிட் ரிபோர்ட்டில் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இப்பொழுது அமைச்சர் திறமையாக, சிக்கனமாக, நஷ்டத்தைச் சரிக்கட்ட வேண்டும். உண்மையிலேயே திறமை இருக்கிறது என்றால் ஒரு ஆண்டு காலம் கணக்குகளைக் காட்டி, அடுத்த ஆடிட் ரிபோர்ட்டில் லாபமாக நடத்தியிருக்கிறோம் என்று சொன்னால் பொருத்தமாக இருக்கலாம். டௌன் பஸ் சர்வீஸ் லாபமாக இருக்கவில்லை என்று தனியாருக்கு விடுவதாகவு, ம்மற்றதை தாங்கள் வைத்துக் கொள்வதாகவும் இருந்தால், தனியார் நஷ்டப்பட்டு, நாசமாட்டும் எந்தததான் கொள்ளையா எந்ததத நன்றாகச் சிந்தித்துப்பார்க்க வேண்டும்.

பஸ் சர்வீஸ்களினால் நஷ்டம் என்று அமைச்சரவர்களே கூறியிருக்கிறார்கள். 75 மைல்களுக்கு மேலே எடுத்தக்கொண்டால், அபத்திருக்கிறது. 75 மைல்களுக்கு மேலுள்ளவற்றை எத்தால் 75 மைல்களுக்கு உட்பட்ட தனியார் துறையினர் தானே விட்டுவிட்டு ஒடிப்போக

[திரு. ரா. கிருஷ்ணசாமி கவுண்டர்]

[1967 ஜூன் 28]

வேண்டிய நிலையேற்படலாம். அந்த நிலை உருவாக எந்த மாறுதலும் தேவையில்லை. ஆகவே, ஆட்சியாளர்கள் வாழ வேண்டுமானால், மந்திரிகள் வாழ வேண்டுமென்று சொல்வதாக நினைக்க வேண்டாம், நாட்டு மக்களைக் காப்பதற்குத்தான் என்று சொன்னாலும், நாட்டில் சொந்தமாகத் தொழில் செய்பவர்களை இருக்கக்கூடாது என்ற நிலை பல துறைகளிலும் உருவாக்கப்படும் நிலை இன்று இருக்கிறது. தனியார் மூலதனம் போட்டு அக்கவையோடு பாடுபட்டு சம்பாதிக்கிறார்கள். அதிலே 100-க்கு 80, 85 சதவிகிதம் வரியாகப் பெறும் உரிமை இருக்கும்பொழுது, அதைப் பெற்று அரசாங்கம் ஆட்சி செய்வதை விட்டு, ஏன் மூலதனத்தைப் போட்டு, சிரமப்பட்டு, கஷ்டப்பட்டு இந்த மூலதனத்தினுடைய முதலும், வட்டியும் நஷ்டமாவதற்கு வழி செய்யவேண்டும். அந்த நஷ்டத்தை ஈடுகட்ட மக்கள் மீது வரிக்களைச் சுமத்தி சுமத்தி சோஷலிஸம் என்ற பெயரிலே மக்களை வாழவிடாமல் செய்த நிலையேற்பட்டது. இதுவரை, எந்த ஆட்சியாளரும், நமது நாட்டிலே, வெளிநாடுகளில் மட்டும் அல்ல, ஆட்சியாளர்கள் செய்யும் தொழில்கள் எல்லாம் நஷ்டத்திலேயே ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. தனியார் நஷ்டப்பட்டால் அது அவர்களோடு போய் விடும். ஆனால், ஆட்சியாளர்கள் நஷ்டப்பட்டால், அப்பொழுது வரி போட வேண்டியிருக்கிறது. நாம் ஏழைகளை வாழ வைப்போம் என்று சொல்லுகிறோம். ஆனால் உண்மையிலே ஏழைகளை மேலும் மேலும் கஷ்டத்தில் ஆழ்த்தி, அனாதைகாரர்களை பணக்காரர்களாக்க வழி செய்திருக்கிறோம்.

இரண்டாவது பணமுள்ளவர்கள் மூலதனம் போட்டு நாட்டுக்கு வேண்டிய நல்ல காரியங்களைச் செய்தால் அல்லாமல் நாட்டிலே செல்வம் வளராதது. விதைத் தானியத்தை வைத்துத்தான், தானியத்தை விளைவிக்கவேண்டும். அதேபோல செல்வத்தை வைத்துக்கொண்டுதான் செல்வத்தைப் பெருக்க முடியும். செல்வம் வளருவதற்கு வாய்ப்பு கொடுக்கவேண்டும். இதுதான் நாட்டினுடைய செல்வத்தையும், முன்னேற்றத்தையும் வளர்க்கக்கூடிய ஊற்றுக் கருவிகளாகும். அந்த ஊற்றுக்களை அடியோடு அழித்துவிடக்கூடாது. ஏற்கெனவே, இப்பொழுது இருக்கிற தேசிய மயம் லாபகரமாயில்லை. குறிப்பாக விவசாயத்தை இதுவரை கூட்டுறவு முறையிலே செய்ய அரசாங்கம் கை வைத்த முறைகள் முழுக்க முழுக்க தோல்வியடைந்தது என்பது நான் சொல்லவேண்டிய நிலை; இந்த ஆண்டு தணிக்கை அறிக்கையிலே மிகத் தெளிவாகக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆகையால், இது வரையிலே உருப்படியானது எதையும் செய்யவில்லை. இதை ஒரு வேளை இப்பொழுது இருக்கும் அமைச்சர் புதிய கருத்தோடு பார்க்கலாம். ஆனால், இவர் ஒருவரே எல்லா பஸ்களையும், எல்லா மாண்புமிகுமென்றோடும் நேரில் பார்த்துவிட முடியாது. இந்தக் காலத்திலே எந்தத் தொழில் நடத்தினாலும், அதற்குத் தேர்ச்சியுள்ள, அக்கறையுள்ள நபரைப் பார்ப்பது கடினம். நான் நீண்ட நாளாக விவசாயத்தில் திறமையுடனும், தேர்ச்சியுடனும் இருந்திருக்கின்றேன்; இதை நான் பெருமையாகப் பேசிக்கொள்ளவில்லை. பலரும் சொல்வார்கள். ஆனால் என்னால்கூட . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இந்த மசோதா விவசாயத்தைப் பற்றியது அல்ல. மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பு பற்றியது. மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பு பற்றிப் பேசுமாறு கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

திரு. ரா. கிருஷ்ணசாமி கவுண்டர் : நான் உபமானத்திற்காகச் சொல்லுகிறேன். அப்படியிருந்தும் திறமைமிக்க, நல்ல முறையில் வேலை பார்க்கக்கூடிய ஆள்க் கண்டுபிடிக்க என்னால் முடியவில்லை. இந்த நாட்டிலுள்ள பஸ்களை எடுத்து அவைகளை நடத்தி லாபகரமாக நடத்துவது என்பது சிந்தனைக்கு எட்டாத ஒரு புதுமையாக இருக்கிறது.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : 4-ம் தேதி மான்யக் கோரிக்கை விவாதத்தில் பஸ்களைத் தேசிய மயமாக்கும் கொள்கைபற்றி விவாதத்திற்கு வரவிருக்கிறது. ஆனால் இன்றைய விவாதத்திற்குள்ளே பிரச்சினை மோட்டார் வண்டிகள் வரியைப் பற்றியது. இதைப்பற்றிப் பேசினால் பதில் சொல்ல ஏதுவாக இருக்கும்.

1967 ஜூன் 28]

திரு. ரா. கிருஷ்ணசாமி கவுண்டர் : நான் ஏற்கெனவே சொல்லி விட்டேன். ஒரு வார்த்தையில் முடித்துக்கொள்ளுகிறேன். இந்த வரி உயர்வு எல்லாம் எந்த முதலாளிக்கும் போட்டாலும், அது ஏழைகளைத் தான் பாதிக்கும். ஏழைகளை வாழ வைக்கும் கொள்கையுடைய இந்த முன்னேற்றக் கழக அரசாங்கம் இந்த வரி விதிப்பைக் கூட்டுவது முறையல்ல என்று பணிவன்புடன் கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்ளுகின்றேன்.

திரு. எ. பாலசுப்பிரமணியன் : தலைவரவர்களே, இப்போது பொதுப் பணித்துறை அமைச்சரவர்கள் சொன்னதை முதலிலேயே சொல்லி யிருந்தால், இவ்வளவு நேரம் வீணாகியிருக்காது. நாட்டு உடைமை ஆக்க எதுவுமில்லை. இந்த விவாதத்தை அந்த விவாதமாக மாற்றுவது பொருத்தமாயிராது. இது குறித்துத் தான் (திரு. கே. வினாயகம் அவர்களின் குறுக்கீடு) தலைவரவர்களே, இந்த இண்டர்ப்ஷனிலிருந்து என்னைக் காப்பாற்ற வேண்டுமெனக் கேட்டுக் கொள்ளுகின்றேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : தொடர்ந்து பேசுங்கள்.

திரு. எ. பாலசுப்பிரமணியன் : மதிப்பிற்குரிய திரு. வினாயகம் அவர்கள் மெள்ள, மெள்ளக் கொல்ல வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். “மெர்சிபுல் கில்லிங்” என்று. இது சித்திரவதை ஆகாதா? அறிமதையைக் குத்த கைக்கு எடுத்திருப்பவர்கள் இப்படிப் பேசலாமா? அவர்கள் கொஞ்சம் கொஞ்சமாகச் சித்திரவதை என்று பேசுவதைக் கேட்பதற்கு வருத்தமா யிருக்கிறது. அப்படிக் கொஞ்சம் கொஞ்சமாகச் செய்யாமல் ஒரேயடியாகச் செய்து விட்டால் நல்லது என்று படுகிறது. இங்கு பேசும்பொழுது சொல்லப்படுகிறது ‘Killing the Goose that lays the golden eggs’ என்று முட்டைக்காக வாத்தைக் கொல்லாமல், அந்த வாத்தையே அரசாங்கம் எடுத்துக்கொள்வது போலத்தான் இது. நகரிலே ஓடக் கூடிய பஸ்கள், இது வரையில் என்று தெளிவாக்கியிருக்கிறார்கள். 250 மைல்களுக்கு அப்பால் போவதற்கும் இடமளித்திருக்கிறார்கள். சிறு உடமையாளர்களுக்கும் சேர்த்துத்தான் இந்த மசோதா தயாரிக்கப் பட்டுள்ளது. இந்த மசோதா நிறைவேற்றத்தக்கது. ஆனால், விவாதத் தின் பொழுது தர்மகர்த்தா என்பது பற்றி குறிப்பிடப் பெற்றது. முதலாளிகள் தொழிலாளர்களுக்குத் தர்மகர்த்தர்களாக யிருப்பதில்லை. நடை முறையில் உழைப்பாளியின் உழைப்பைச் சுரண்டி, மக்களையும் ஏமாற்றி வரக்கூடிய நிலை, கொள்கை நடைமுறை விதியாக இருக்கக்கூடிய நிலையி லிருந்தது. அப்படிச் சம்பாதித்ததை சம்பளமாகக் கொடுக்கக்கூடிய நிலையில் தான் இந்த மசோதா அமைந்துள்ளது. ஆக இந்த மசோ தாவை நான் ஆதரிக்கிறேன்.

*** திரு. து. ப. அழகமுத்து :** தலைவர் அவர்களே, இந்த மோட்டார் வரி உயர்வு மசோதாவில் வரி உயர்வு மூன்று இனங்களுக்குக் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது. பஸ்களுக்கு வரி உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. அதே போல், கார்களுக்கும் வரி உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. லேசன்ஸ் கட்டணமும் உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. இம்மாதிரி மூன்று வகையாக உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது.

இப்படி உயர்த்தப்பட்டிருக்கிற வரி இனங்கள் தேவையற்றவை என்று எதிர்க்கட்சியின் சார்பிலிருந்து வாதிக்கப்பட்டது. வரியை மட்டும் எதிர்க்க வில்லை. கொள்கையையே கூட கனம் உறுப்பினர் திரு. வினாயகம் அவர்கள் எதிர்த்தார்கள்.

முதலில், வரியைப்பற்றி மட்டும் கூறிவிடலாம் என்று நான் நினைக்கிறேன். இப்போது உயர்த்தப்பட்டிருக்கிற இந்த வரியைப் போலவே, இதற்கு முன்னால் முன்னாள் அமைச்சராக இருந்த திரு. பக்த வத்சலம் அவர்கள் வரி உயர்வைக் கொண்டுவந்தார்கள். அப்படி வரி

[திரு. து. ப. அழகமுத்து]

[1967 ஜூன் 28]

உயர்வைக் கொண்டு வருகிற போது, என்ன கூறினார்கள் என்றால், “பஸ்காரர்கள் அதிகமாகச் சம்பாதிக்கிறார்கள் என்று நீங்கள் கூறினீர்களே, அவர்களுக்கு நாங்கள் வரி போடுகிறோம்” என்று பெருமிதத்தோடு கூறினார்கள். நான் அப்பொழுது, “நீங்கள் வரி போடுவது சரி, ஆனால், அதே நேரத்தில் பிரயாணிகள் கட்டணத்தை உயர்த்தாமல் பார்த்துக்கொள்வோம் என்று உறுதி கொடுக்க முடியுமா?” என்ற கருத்தில் ஒரு வெட்டுப் பிரேரணையைக் கொண்டு வந்தேன். அதை அப்பொழுது தள்ளிவிட்டார்கள். வரியை உயர்த்தினார்கள். அதே நேரத்தில், பஸ் கட்டணத்தை அதிகமாக்கிக் கொள்வதற்கு முதலாளிகளுக்குச் சந்தர்ப்பத்தையும் அளித்தார்கள்; இரண்டரை பைசாவிடமிருந்து மூன்று பைசாவாக உயர்த்திக் கொள்வதற்குச் சந்தர்ப்பத்தைச் அளித்தார்கள். ஆனால், இப்பொழுது வரி என் உயர்த்தப்படுகிறது? அம்மாதிரி அதிகமாக்கக் கட்டணத்தை உயர்த்திக் கொள்வதற்குப் பழைய சர்க்கார் அனுமதித்ததன் மூலமாக பஸ் முதலாளிகள் மிகுந்த லாபத்தை அடைவதற்குள்ள வாய்ப்பு வசதிகளை ஏற்படுத்திவிட்டார்கள். அந்த வாய்ப்பு வசதிகளைப் பெற்றவர்களிடமிருந்து பொது மக்களுக்குக் கொஞ்சம் பணத்தைப் பெறுவதற்காகத்தான் இப்பொழுது வரி உயர்வு செய்யப்பட்டிருக்கிறதே தவிர, வேறென்றும் அல்ல.

கனம் உறுப்பினர் திரு. கிருஷ்ணசாமி அவர்கள் கூறியதைப் போல, இந்தச் சமை பொது மக்களுடைய தலையிலே ஏற்றப்படமாட்டாது. எப்படியென்றால், கட்டண உயர்வுக்கு அனுமதி கொடுக்கப்படமாட்டாது. பஸ்காரர்களையும் இது பாதிக்கிறது என்று கூறுவதற்கும் வழியில்லை. ஏனென்றால், இப்பொழுது எந்த பஸ்காரர்களும் நடத்தில் ஓடுகிறார்கள் என்று கூறி தங்களுடைய ரூட்டை ஸரண்டர் செய்துவிட்டு “நாங்கள் ஓட்ட முடியாது” என்று யாரும் கூறிவிடவில்லை. அதுவும், நெடுந்தூர பஸ்களை வைத்துக்கொண்டிருப்பவர்கள் மிக அதிகமான லாபத்தைச் சம்பாதிக்கிறார்கள். ஒரு நாளைக்கு 200 மைல் ஓடக்கூடிய ஒரு பஸ்ஸை வைத்திருப்பவர் ஒரு நாளைக்கு அந்த பஸ் ஓடினால் 200 ரூபாய் செலவாகும் என்றால், மேற்கொண்டு 200 ரூபாய் லாபத்தைச் சம்பாதிக்கக் கூடிய வாய்ப்பு இன்றைய தினம் இருந்துகொண்டுதான் இருக்கிறது. மொத்தத்தில் ஒரு ஐந்து சத வீதம் பேர்கள் வரவிற்கும் செலவிற்கும் சரிக்கட்டக் கூடிய நிலையில் இருப்பார்களே தவிர, மிக அதிகமான பேர்கள் இன்றைய தினமும் லாபத்தைச் சம்பாதிக்கக் கூடிய நிலையில் தான் இருக்கிறார்கள், இந்த வரி உயர்விலைப் பாதிக்கப்படக் கூடிய நிலையில் இல்லை என்பதை நான் தாழ்மையுடன் தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன்.

ஏனென்றால், இன்றைய தினமும் கணக்கு வைத்துக் கொள்ளாமல் இன்கம் டாக்ஸ் கொடுக்கின்றவர்கள் இருக்கிறார்கள். “கம்பவுண்டிங்” செய்து, அல்லது எஸ்டிமேட் இன்கம் என்று கொடுத்துக்கொண்டிருக்கும் பஸ் முதலாளிகளும் இருக்கிறார்கள். உள்ளபடியே அவர்களுக்கு லாபம் குறைவாக இருந்தால், கணக்குக் காட்டி இன்கம் டாக்ஸ் கொடுப்பார்கள். வருகிற லாபம் கணக்கில்லாமல் இருக்கிற காரணத்தால்தான், வரியை எமாற்றுவதற்கு எஸ்டிமேட் செய்து கொடுக்கின்ற நிலையிலே, இன்றைய தினமும் இருந்துகொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் நான் ஆதாரத்தோடு கூற முடியும் என்றாலும், அப்படிச் சொல்லுவது நல்லதல்ல என்ற காரணத்தால், அதைச் சொல்லாமல் விரிதேன். ஆகவே, இந்த வரி விதித்ததை உயர்த்துவதன் மூலமாகப் பொதுமக்கள் பாதிக்கப்படமாட்டார்கள். அதே நேரத்தில், பஸ் முதலாளிகளுக்கும் தொழில் நடத்த முடியாத நிலைமை ஏற்பட்டுவிடாது என்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் நான் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

கனம் உறுப்பினர் திரு. வினாயகம் அவர்கள் ஒரே நேரத்தில் இரண்டு வகையிலே வாதித்தார். சோஷலிசத்திற்காகவும் வாதித்தார். அதே நேரத்தில் தனியார் துறைக்காகவும் வாதித்தார். இது எந்த அளவிற்குப் பொருத்தமோ தெரியவில்லை. பஸ்களைத் தேசியமயமாக்கிவிட்டால் அது நடத்தத்தில்தான் போகும் என்ற தத்துவத்தைக் கனம் உறுப்பினர்

1967 ஜூன் 28]

[திரு. து. ப. அழகமுத்து]

திரு. வினாயகம் அவர்கள் கூறுவார்களானால், அவர்கள் வாதிக்கும் சோஷலிசத்தில் அவர்களுக்கு எவ்வளவு தூரம் நம்பிக்கை இருக்கிறது என்பதை என்னால் புரிந்துகொள்ள முடியவில்லை.

கனம் உறுப்பினர் திரு. வினாயகம் இன்னொன்றும் சொன்னார். 250 மைல் அதிகமாக ஆக்குவதன் மூலமாகத் தொழிலாளர்களுக்கு வேலைப் பளு அதிகமாகிவிடாதா? என்று கேட்டார்கள். அதைப் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டியது நம்முடைய கடமை. முதலாளிகள் தொழிலாளர்களை ஏமாற்றினார்கள் என்றால், கஷ்டப்படுத்தினார்கள் என்றால், தொழிலாளர்களுக்கு நியாயம் கிடைக்கவும், சலுகை கிடைக்கவும் செய்ய வேண்டியது நம்முடைய பொறுப்பு. அதற்காக நாம் இருக்கிறோம். ஆகவே, இந்த ஒரு காரணத்தைக் காட்டி, அவர்களுக்கு வேலைப் பளு அதிகமாக வந்துவிடும் என்றால், அது பொருத்தமாக இருக்காது என்று கூறிக்கொண்டு, இந்த வரி உயர்வு நியாயமானது, இதனால் பொதுமக்கள் பாதிக்கப்படமாட்டார்கள், அதிகமாகச் சம்பாதிக்கின்ற முதலாளிகளிடமிருந்து ஓரளவு தொகையைப் பெற்றுப் பொதுமக்களுக்குப் பயன் படுத்துவதற்காகக் கொண்டுவந்திருக்கும் இந்த நியாயமான வரியை ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டும் என்று கூறி, இந்த மசோதாவிற்கு என்னுடைய ஆதரவைத் தெரிவித்து, என்னுடைய வார்த்தைகளை முடித்துக் கொள்ளுகின்றேன்.

திரு. ஏ. அ. சுப்பராவா : தலைவர் அவர்களே, இந்த மசோதாவை நான் ஆதரித்து வரவேற்றாலுங்கூட, ஒரு சில திருத்தங்களை அதிலே செய்து, அதிலுள்ள சில குறைகளை நிவர்த்தி செய்திருந்தால் நன்றாக இருந்திருக்கும் என்று சொல்லி, என்னுடைய கருத்துக்களைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

ஸ்மால் ஆபரேட்டர்ஸ், பிக் ஆபரேட்டர்ஸ் என்று இரண்டு வகையினர் இருக்கின்றார்கள். போட் வரிகளால் அதிகமாகப் பாதிக்கக்கூடியவர்கள் ஸ்மால் ஆபரேட்டர்ஸ்தான். இருந்தாலுங்கூட, இங்கே இருக்கக்கூடிய கட்சிக்காரர்களிலே ஒரு கட்சியினர் என்ன சொல்லுகிறார்கள் என்று பார்த்தால், “பஸ்களை நாஷனலைஸ் பண்ணுவதே தப்பு, அவர்களை விட்டால்தான் நல்ல விதத்தில் நடத்துவார்கள், அரசாங்கம் எடுத்து நடத்தினால் லாபத்தைப் பாரக் முடியாது” என்கிறார்கள். உண்மையாகச் சொல்லப் போனால், இன்றைக்கு அதைச் சொல்லக் கூடிய கட்சிக் காரர்களுக்கு எதிராகவும் வாதம் செய்யலாம். அவர்கள் ஒட்டக்கூடிய வண்டிகளெல்லாம் கூட இன்றுள்ள சாலைகளில்தான் ஓடி ஆகவேண்டும். இன்றைக்கிருக்கும் சாலைகளெல்லாம் மிக நவீனமான முறையில் அமைந்திருக்கின்றன. தார் ரோடு, சிமென்ட் ரோடு போட்டு இருக்கிறோம். அந்த நல்ல ரோடுகளில் அவர்களுடைய பஸ்கள் ஒருவிதமான சேதமும் இல்லாமல் ஓடுவதன்மூலமாக, அவர்களுக்கு நல்ல லாபம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. மக்களுடைய பணத்தை வைத்துத்தான், மக்களுடைய பொருளாதாரத்தை வைத்துத்தான், ரோடுகள் போடப்பட்டிருக்கின்றன. அந்த ரோடுகளில் தான் பஸ் ஆபரேட்டர்களுடைய வண்டிகள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. இவர்களுடைய வாழ்க்கையும் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது என்பதைச் சூசகமாக நாம் அறியலாம். ஆகவே, அரசாங்கம் என்பது பொதுமக்களின் சார்பாக இருக்கக்கூடியது. பொதுமக்களுடையதுதான். பொதுமக்களை நம்பிதான் பஸ்கள் ஓடுகின்றன. “மனுவல்” என்ற முறையில் ஒரு சில பெரிய பஸ் கம்பெனிகளுக்கு அதிகமான அளவிற்கு இடம் அளிப்பதை நான் முற்றிலும் வரவேற்கவில்லை. பெரிய பஸ் கம்பெனிக்காரர்களில் பத்து ரூட்களுக்கு மேல் ஒருவருக்கு இருக்குமானால், ரெண்டுவலுக்கு வரும்போது பத்து ரூட்களோடு நிறுத்திவிட்டு, பாக்கி ரூட்களைப் பொறுத்தவரையில் நோடிபிகேஷன் கொடுத்து, அவற்றை ஸ்மால் ஆப்பரேட்டர்களுக்குக் கொடுத்து விட்டால், மிக நல்ல முறையில் நம்முடைய அரசாங்கம் கொண்டிருக்கும் சோஷலிசக் கொள்கை நல்ல விதத்தில் வளரும் என்பது என்னுடைய தாழ்மையான கருத்தாகும்.

[திரு. ஏ. அ. சுப்பராஜா]

[1967 ஜூன் 28]

இதிலே ஸ்மால் ஆபரேட்டர்களுக்கு வரியைக் குறைக்க வேண்டும். மனுவலி வைத்துக்கொண்டிருக்கும் பெரிய பஸ் ஆபரேட்டர்களுக்கு, பத்து ரூப்களுக்கு மேலே கொடுக்கக்கூடாது. ரென்யூவலுக்கு வரும் போது நிறுத்திவிட்டு, நோடிபிகேஷன் கொடுத்து, அதைப் பரவலாக ஸ்மால் ஆபரேட்டர்களுக்கு அளிக்க வேண்டும். இப்படிச் செய்தால், ஸ்மால் ஆபரேட்டர்ஸ் ஒருவருக்கொருவர் போட்டி போட்டுக் கொண்டு, நல்ல மனப்பான்மையிலே ஜனங்களுக்குச் செளகரியம் செய்யக் கூடிய அளவிற்கு முன்வரக்கூடும். இந்த நிலையைக் கொண்டு வரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு, ஸ்மால் ஆபரேட்டர்களுக்கு வரியைக் குறைக்க வேண்டும் என்ற கருத்தை மீண்டும் வலியுறுத்தி என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்ளுகின்றேன்.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இன்று இந்த அவையிலே கொண்டுவந்திருக்கும் மசோதாவைக் குறித்து ஒரிரண்டு கருத்துக்கள் சொல்ல நான் விரும்புகிறேன்.

முதன் முதலாக, ப்ரைவேட் மோட்டார் கார்களுக்கும் மூன்று மாதங்களுக்கு ஒரு முறை பத்து ரூபாய் அளவிற்கு வரி ஜாஸ்தியாகியிருக்கிறது. இரண்டாவதாக, பஸ்களுக்கு வரியை ஜாஸ்தியாகப் போட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த வரியை நாம் வரவேற்கலாமா, இந்த வரியைப் போடுவதனால், ஏதாவது சிக்கல்கள் உண்டா என்ற பிரச்சினை தான் இந்த மன்றத்திலே இப்பொழுது ஆராயப்பட வேண்டும் என்பது என்னுடைய கருத்தாகும்.

ஆனால், நண்பர்கள், பல கருத்துக்களைச் சொன்னார்கள். தேசியமயம் ஆக்கலாமா? வேண்டாமா? என்பதைக் குறித்த கருத்துக்களும், எந்த அளவிற்குத் தேசியமயமாக்கலாம், எந்த அளவிற்குப் பெரிய பெரிய மோட்டார் முதலாளிகளுக்கும், சிறிய சிறிய மோட்டார் முதலாளிகளுக்கும் ஈவுகைக்கொடுக்கலாம் என்றெல்லாம் இந்த இடத்தில் விவாதிக்கப்பட்டது. அந்தக் கருத்துக்களைப் பற்றி ஓரளவுக்கு பட்ஜெட் விவாதத்திலேயே நாங்கள் சொல்லியாகிவிட்டது. அதுவுமல்லாமல், மதிப்பிற்குரிய அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னதைப் போல, மூன்று நான்கு நாட்கள் கழித்த பிறகு, மானியக் கோரிக்கை வரும் சமயத்தில் அதைப் பேசிக் கொள்ளலாம் என்று நான் கருதுகிறேன்.

இந்த மன்றத்திலே நான் தேடுகிற உறுதி என்ன வென்றால், இப்படிப் பஸ்களுக்குப் போடுகிற வரியை உயர்த்துகிற காரணத்தால் எழைகள் பாதிக்கப்படாமல் இருப்பார்களா என்பது தான். முதலாளிகளுக்கோ, அல்லது அரசாங்கத்திற்கோ கிடைக்கக் கூடிய வருவாயில் ஓரளவு குறைந்துவிட்டால் அதைப்பற்றி நாங்கள் கவலைப்படவில்லை. ஆனால் வரி உயர்வினால் எழைகள் பாதிக்கப்படுவார்கள் என்றுதான் நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். இன்றைக்கு வரி போட்டிருக்கக்கூடிய நிலையில் பஸ்களை ஒட்டுவதற்கான செலவைச் சரிக்கட்ட முடியாமல் பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டும் என்ற ஒரு நிலைமை உருவாகிவிட்டால், அப்பொழுது இன்று போடப்பட்ட வரியினால் நாளைக்கு மக்கள் பாதிக்கப்படுகிற அளவிற்கு கட்டணம் உயர்ந்துவிட்டது என்ற குற்றச்சாட்டுக்கு அரசாங்கம் பலியாக்க கூடாது என்பதுதான் என்னுடைய எண்ணமாகும்.

இது சிறு வரிதானே என்று பலர் சொல்லலாம். இந்த வரி உயர்வினால் எந்தவிதமான அபாயமும் இல்லை; கட்டணம் உயராது என்று வாதாடலாம். இன்னொரு விஷயத்தையும் நாம் புரிந்து கொள்ள வேண்டும். மத்திய அரசாங்கம் டீசல், பெட்ரோல் மீது வரியை உயர்த்தியிருக்கிறது. அதே சமயத்தில் நீங்களும் மாநில அரசாங்கமும் வரியை உயர்த்தினால் பொதுமக்கள் என்ன நிலைப்பார்கள்? மேலே மத்திய அரசாங்கம் டீசல், பெட்ரோல் மீது வரி போட்டால், மாநில சர்க்கார் டாக்ஸேஷன் பேரிலே வரியை உயர்த்தியிருக்கிறது என்றால், அது பயங்கரமான நிலைமையைத் தான் ஏற்படுத்தும். இந்த வரி உயர்வினால், தனியார் துறையில் ஓடுகின்ற பஸ்களின் கட்டணம் உயரும்போது, “டீசல்,

1967 ஜூன் 28] [டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே]

பெட்ரோல் விலையேற்றத்தின் காரணமாக நாங்களும் கஷ்டப்படுகிறோம், பஸ் கட்டணத்தை ஏற்றக்கூடிய நிலைமையில் இருக்கிறோம்” என்று ஒரு கவர்ன்மென்ட் ஆர்டர் மூலமாக அரசாங்கமும் பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தக்கூடிய பயங்கரமான நிலைமை ஏற்படும். நஷ்டம் ஏற்பட்டாலும் அப்போதுகூட நாங்கள் கூறும் குற்றச்சாட்டுக்கு அரசாங்கம் பலியாகும் என்பதை இந்த நேரத்தில் சொல்லிக் கொள்கிறேன். ஆகவே, வரி ஏற்றிய காரணத்தினால், அரசாங்கத்திற்கு நஷ்டம் ஏற்படக்கூடாது என்பது ஒன்று. நஷ்டம் ஏற்படும் என்ற அச்சத்தோடு கட்டணத்தை உயர்த்தக்கூடாது என்பது இரண்டு. மூன்றாவது தனியார் பஸ் முதலாளிகளும் கட்டணத்தை உயர்த்தும்படி விடக்கூடாது. இந்த மூன்று பாதுகாப்புக்களையும் அரசாங்கம் கொடுக்கிறது என்றால், நான் இதனை எதிர்க்கவில்லை யென்று தெரிவித்துக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. பி. ஜி. கருத்திருமன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இப்போது கொண்டுவரும்படியான மசோதா, பஸ் கட்டணத்தை-வரியை அதிகமாக்கக் கொண்டுவரப்படுகிறது. காங்கிரஸ் சர்க்கார்தான் முதலிலே இதைக் கொண்டு வந்தது என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லக்கூடும். இப்போது கொஞ்சம்தான் வரியை அதிகப்படுத்தி யிருக்கிறேன் என்று அமைச்சர் சொல்வார்கள். அதோடும்மல்ல. நம்முடைய நண்பர் அழகமுத்து அவர்கள் “பஸ் ஓடும்படியான தூரத்தை அதிகப்படுத்தியதால், முன்னிருந்த வசதிகளையும் கொடுத்து, வசதிகளையும் அதிகப்படுத்தியிருக்கிறோம்” என்று சொன்னார்கள். இப்போது இருக்கும்படியான நிலையில் எந்த வரி போட்டாலும் சரியே, மக்களிடத்தில் ஒரு நல்ல அபிப்பிராயம் இல்லாமல், அவர்களுக்கு ஏதோ தொந்தரவு கொடுக்கும்படியான நிலைதான் இருக்கிறதென்பதைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். எழுபத்தைந்து மைலுக்குள் இருக்கும்படியான பஸ் வழிகளையெல்லாம் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று சொல்லும்போது, நாம் ஒரு விஷயத்தை நினைவில் கொள்ள வேண்டும். இப்போது சிறு சிறு பஸ் ஆபரேட்டர்கள் இருக்கிறார்கள். ஒரு பஸ், இரண்டு பஸ் என்று புதிதாக அனுமதி வாங்கிக் கொண்டு, 15 மைல், 20 மைல் தூரம் ஓட்டுமபடியான ஆபரேட்டர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் கடன் வாங்கி, அதற்கு அதிகமான வட்டியும் கொடுத்து, சிறு பஸ்களை ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். முதலாளிகளுக்கு என்றால், 5, 6, 7, 8 பஸ்கள் என்றிருக்கும். ஒரு டிரைவர் இருக்கிறார் என்றால், ஒரு கண்டக்டர் இருக்கிறார் என்றால் அவர் ஏதோ கொஞ்சம் பணம் சம்பாதித்து ஒரு பஸ் வாங்கியிருப்பார். தொழிலாளியாக இருந்து பஸ் வாங்கி, முதலீட்டை அதிகமாகப் போட்டு, கடனை அடைத்துக் கொண்டிருப்பார். இப்போது திடீரென்று வரியை உயர்த்தினால் அதிகமான கஷ்டம் ஏற்படும் என்று கூறிக்கொள்கிறேன்.

மேலும், இந்த வரி உயர்வு டவுன் பஸ்விலே மட்டும் இல்லையென்று குறிப்பிட்டார்கள். சென்னை நகரத்திலே ஓடும்படியான பஸ்களினால் 1967-68-ல் 34 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் வரும் என்று அமைச்சர் அவர்கள் நிதிநிலை அறிக்கையில் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அவர்கள் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிற தேசிய மயமாக்கும் கொள்கைக்கு அவ்வளவு ஆதரவாக இருக்காது என்று கருதித்தான் செய்திருக்கிறார்? சர்க்கார் நடத்தும் பஸ்களுக்கு மட்டும் ஒரு சலுகை — வெளியிலே பஸ் ஓட்டுபவர்களுக்கு, ஒரு பஸ்ஸுக்கு இவ்வளவு வரி என்று சொல்வதிலே என்ன நியாயம் இருக்க முடியும்? வரியே போட வேண்டாம் என்று நான் சொல்ல வில்லை. எந்த இடத்தில், எப்படிப் போட வேண்டும், எப்படி வசூல் செய்ய வேண்டும் என்பதிலே நியாயமாக நடந்து கொள்ள வேண்டும் என்பதைத்தான் சொல்கிறேன். அமைச்சர் அவர்களுக்கு ஒரு யோசனை சொல்ல விரும்புகிறேன். ஒரு பஸ், இரண்டு பஸ், வைத்துக்கொண்டு 15 மைல் தூரத்தை ஏழு, எட்டு டிரைவர்களை ஓட்டுபவர்களுக்கு — அந்த பஸ்களுக்கு வரி விலக்கு அளிக்க வேண்டுமென்று சொல்லிக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

[1967 ஜூன் 28]

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, மன்றத்தின் முன் வைக்கப்பட்டுள்ள இந்த மசோதா குறித்து பல கட்சி உறுப்பினர்களும், எதிர்க்கட்சித் தலைவர்களும் தங்களுடைய கருத்துக்களை எடுத்துக் கூறியிருக்கிறார்கள். நான் இடையிலே குறுக்கிட்டுக் கூறிய வாறு, பேருந்து வண்டிகளை நாட்டுடைமையாக்கப்படுவதற்காக வேண்டிய விஷயங்கள் இங்கே பேசப்பட்டன. என்றாலும், நண்பர் எதிர்க்கட்சித் துணைத் தலைவர் திரு. வினாயகம் அவர்கள் “மெள்ள, மெள்ளத்தான் நீங்கள் நடக்க வேண்டும்” என்று எடுத்துச் சொன்னார்கள். மெள்ள, மெள்ள நடக்கிறோம் என்பதற்கு அடையாளமாகத்தான், திடீரென்று பஸ் எல்லாம் நாட்டு உடைமையாக்கப்பட்டுவிட்டன என்ற அறிவிப்பைத் தராமல், முதல் கட்டமாக 75 மைல்களும், அதற்கு மேலும் உள்ள பஸ்களும் தேசிய மயமாக்கப்படும் என்ற திட்டத்தை மெள்ள மெள்ள, படிப்படியாக அரசு மேற்கொண்டிருக்கிறது என்பதை இந்த மன்றத்தில் இருப்பவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

விவாதிக்கப்படுகின்ற இந்த மசோதா, பஸ்களில் உள்ள இடம் ஒன்றுக்கு இதுவரையிலும் தந்த வரி விகிதத்திலேயிருந்து, இனிமேல் எவ்வளவுதர வேண்டுமென்பதை நிர்ணயித்து அனுமதி பெறுவதற்காக இந்த மன்றத்தின் முன்னாலே வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. 1962 ஜூலைத் திங்கள் 28-ம் நாள் இந்த மன்றத்திலே பேருந்து வண்டிகளுக்கு வரி உயர்வை அதிகமாக்குகின்ற மசோதா கொண்டுவரப்பட்டது. அன்றைய முதலமைச்சர் மதிப்பிற்குரிய பக்தவத்சலம் அவர்கள், அந்த மசோதாவை இந்த மன்றத்தின் முன்னாலே வைத்தார்கள். வியப்புக்குரிய வகையிலே இந்த மன்றத்திலே இருந்த அத்தனை காங்கிரஸ் கட்சி உறுப்பினர்களும் அந்த மசோதாவை எதிர்த்தார்கள். “இது பஸ் முதலாளிகளைத் தொல்லைப்படுத்தக்கூடியது—அவர்களை வேதனைப்படுத்தக்கூடிய வரி உயர்வு—ஆகாது” என்று அத்தனை பேரும் பேசினார்கள். அப்போது அவர்களுக்கு முன்னால் முதலமைச்சர் அவர்கள் ஒரு பதிலைத் தந்தார்கள். அத்தனை நான் சுட்டிக்காட்டுவது நல்லது என்று கருதுகிறேன். “நான் போடுகின்ற திட்டங்களை நிறைவேற்றுவதற்குப் பொருள் தேவையாக இருக்கிறது, அதில் ஏற்படுகின்ற பற்றாக்குறையைச் சமாளிப்பதற்காகத்தான். லாரி சொந்தக்காரர்கள், பஸ் சொந்தக்காரர்கள் அதிகமாகச் சம்பாதிக்கிறார்கள் என்ற நோக்கம் அரசாங்கத்திற்குக் கிடையாது” என்று முன்னால் முதலமைச்சர் அவர்கள் இந்த மன்றத்திலேயே எடுத்துச் சொன்னார்கள், காங்கிரஸ் உறுப்பினர்கள் மேலும் மேலும் தங்களுடைய கொள்கைகளை வலியுறுத்திச் சொன்னார்கள். “1953-ல் வரி அதிகப்படுத்தப்பட்டது. 1954-லிருந்து 9 ஆண்டுகளாக அதிகப்படுத்தவில்லை. சாலைகள் நன்கு அபிவிருத்தியடைந்திருக்கிறது; வரி அதிகப்பட்டதால், சிறிய அளவில் தொழில் நடத்தபவர்களால் இதனைத் தாங்க முடியுமா, கொடுக்க முடியுமா என்று பரிசீலிக்கப்பட்டு, லாபத்தில் ஒரு சிறு பகுதிதான் வரியாகப் போடுவது என்று வரி விகிதங்கள் நிர்ணயிக்கப்பட்டது” என்பதை அன்றைய தினம் இருந்த முதலமைச்சர் அவர்கள் எடுத்துச் சொன்னார்கள். முன்பு ஆட்சியாளர்கள், சர்சார்ஜ் 10 ரூபாயும், மோட்டார் வாகன வரி 30 ரூபாயும் ஆக மொத்தம் 40 ரூபாய் கால் ஆண்டுக்குக் கட்டக்கூடிய மொத்த வரியாகப்போட்டு இருந்தது முதல் கட்டமாகும். அப்போது உயர்த்தப்பட்ட வரிவிகித அமைப்பு 210 கிலோ மீட்டருக்கு மேற்படாதிருப்பின் ஒரு நபர் இடத்துக்கு காலாண்டுக்கு 35 ரூபாய். 210 கிலோ மீட்டருக்கு மேல் 270 கிலோ மீட்டருக்கு மேற்படாது இருப்பின் 40 ரூபாய். 270 கிலோ மீட்டருக்கு மேல் 45 ரூபாய். அவ்வாண்டு ஜூலை 28-ஆம் நாள் இந்த வரி விகித உயர்வு கொண்டுவரப்பட்டு ஜூலை 1-ஆம் தேதி முதலே இது அமுலுக்கு வரும் என்பதாக ரெட்ராஸ்பெக்டிவ் எபெக்ட் கொடுக்கப்பட்டு அந்த மசோதா நிறைவேறியது. அதே ஒற்றுமை இப்போதும் ஏற்பட்டு நிறைவேற்றப்பட இருக்கிறது. ஜூலை 28-ம் நாள் தான் விவாதத்திற்கு வந்திருக்கிறது. இந்த மசோதா இம்மாதம் 1-ஆம் தேதி முதலே அமுலுக்கு வரும் என்கிற அளவிலும் குறிப்பிடப்பட்டு இருக்கிறது என்பதை ஒற்றுமை உணர்வுக்காக நாம் நினைவில் வைத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று காங்கிரஸ் உறுப்பினர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1967 ஜூன் 28]

[திரு. மு. கருணாநிதி]

பஸ் முதலாளிகள் கஷ்டப்படுகிறார்கள். “அவர்களுக்கு என்ன வருமானம் வருகிறது? அவர்களை இப்படிக் கொல்கிறீர்களே” என்பதாக காங்கிரஸ் கட்சி கொறடா மதிப்பிற்றுகிய நிநாயகம் அவர்கள் மெத்தவும் கவலைப்பட்டார்கள். அவர்கள் கவலைப்படத்தான் வேண்டும். அவர் கவலைப்படமாட்டாரா என்று பலர் எதிர்பார்ப்பார்கள். கவலைப்பட வேண்டிய அவசியம் இருந்தது. ஆகவே, கவலைப்பட்டார்கள். ஆனால், எந்த வருமான அடிப்படையில் எப்படி எப்படி பஸ் முதலாளிகள் வரிக்களைச் செலுத்தி வருகிறார்கள், என்ன என்ன வகையில் என்பதை இந்த மன்றத்தில் விளக்குவது இன்றியமையாதது. சுமார் 250 கிலோ மீட்டர் ஒகிற 50 சீட்டுகள் கொண்ட ஒரு பஸ்ஸுக்கு ஒரு நாள் வருமானம் 250 ரூபாய் என்று வைத்துக்கொள்வோம். அப்படி வைத்துக்கொண்டு கணக்கைத் தொடங்கினால்—டி.பி.ஜி. ஆக்ட் கணக்கில் எடுத்துக்கொள்கிற போது ஒரு பஸ்ஸுக்கு சர்சார்ஜ் என்ற அளவில் ஒரு ரூபாய்க்கு 10 பைசா வீதம் ஒரு நாள் வருமானம் 250 ரூபாய்க்கு 25 ரூபாய் கட்ட வேண்டும், ஒரு நாளைக்கு. காலாண்டுக்குக் கணக்குப் பார்க்கிறபோது 25 இண்டு 90 என்றால் 2,250 ரூபாய் தரவேண்டும். ஆனால், இந்த 2,250 வரியாகத் தரவேண்டும் என்பது அதிகம் என்று பஸ் முதலாளிகள் முறையிடக்கொண்டதன் காரணமாக கம்பவுண்டிங் செய்து கொள்ள உடன்பட்டு ஒத்துக்கொண்ட வகையில் வரையறுக்கப்பட்ட வரி விதிதம் ஒரு காலாண்டுக்கு ஒரு சீட்டுக்கு 48 பைசா என்ற விதித்தலில் கணக்கிடால் 1,500 ரூபாய் வருகிறது. 2,250 ரூபாய் கட்ட வேண்டிய நிலைமையில் இருந்து 1,500 ரூபாய் கட்டலாம் என்ற நிலைமை உருவாயிற்று. அதை அடுத்து இன்னொரு மாற்று முறையும் தரப்பட்டது. அந்த முறை இன்னும் வரிப்பளுவைக் குறைத்தது. ஒரு சீட்டுக்கு ஒரு காலாண்டுக்கு 25 ரூபாய் வீதம் 25 இண்டு 50 என்பதாக 1,250 ரூபாய் கட்ட வகை செய்தது. ஆகவே, இந்த மூன்றிலே எதை பஸ் முதலாளிகள் தேர்ந்தெடுத்திருப்பார்கள் என்பதை நான் சொல்லித் தெரிந்துக் கொள்ள வேண்டியதில்லை. 1,250 என்ற வகையில் கட்டுகிறார்கள். இப்போது ஒரு காலாண்டுக்கு மோட்டார் வாகன வரி 40 ரூபாய் என்றால் 50 சீட்டுக்கு 2,000 ஆகிறது. அதிக பட்சம் டிரைவர், கண்டக்டர் சம்பளம், மசல் எண்ணெய் செலவு ஆகியவற்றுக்கு நாள் ஒன்றுக்கு 80 ரூபாய் என்ற அளவில் கணக்குப் போட்டால் காலாண்டுக்கு 7,200 ஆகிறது. பராமரிப்புச் செலவை தாராளமாகப் போட்டு—அடிக்கடி அவர்களுடைய பஸ் பழுதாகிவிடுகிறது என்கிற வகையிலும் இடம் அளித்து ஒதுக்கினால் மூன்று மாதத்திற்கு 4,000 ஆகிறது. ஆக, மொத்தச் செலவு காலாண்டு, சர்சார்ஜ் கம்பவுண்டிங்கில் 1,250. மோட்டார் வாகன வரி 2,000, மூன்று மாத தினச்செலவு 7,200, பராமரிப்புச் செலவு 4,000 ஆக 14,450 ஆகிறது. வருமானம் நாள் ஒன்றுக்கு 250 என்கிற அடிப்படையில் 90 நாட்களுக்கு 22,500 வரும். செலவு போக ஒரு பஸ்ஸின் மூலம் காலாண்டுக்கு 8,000 ரூபாய் லாபம் நிற்கிறது. இந்த எட்டாயிரம் ரூபாய் லாபத்தில் நல்ல காரியங்களுக்காக ஒரு 500 ரூபாய் காலாண்டுக்குக் கொடுங்கள் என்று கேட்டால் தருவதற்கு மனம் இளைக்கூடாது என்று கேட்க விரும்புகிறேன். காலாண்டுக்கு 8,000 லாபம் நிற்கிறது என்கிறபோது 500 ரூபாய் கேட்பது அதிகமான பளுவை அவர்களுக்குத் தராத என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். திரு. வியைகம் அவர்கள் வட்டி கட்ட வேண்டாமா என்கிறார்கள். பஸ் வாங்கக் கடன் வாங்கியிருப்பதாக வைத்துக் கொண்டு, வட்டி கட்டினாலும்கூட லாபம் நிற்கிறது. எல்லோரும் கடன் வாங்குவரும் அல்ல.

அடுத்து, இப்படிப்பட்ட வரி உயர்வினால் பஸ் கட்டணம் உயர்த்தப் படுமா? உயர்த்தப்படாது என்பதற்கு உத்தரவாதம் அளிக்க வேண்டுமென்று திரு. ஹாண்டே அவர்கள் கேட்டார்கள். நிச்சயமாக இந்த அரசு அந்த உத்தரவாதத்தை அளிக்கிறது. பஸ் கட்டணம் இப்போது உள்ளதைவிட நிச்சயமாக அதிகப்படமாட்டாது.

அடுத்து, திரு. காகிராமன் அவர்கள் ஒரு திருத்தம் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அந்தத் திருத்தம் அவசியம் இந்த மசோதாவில் இடம் பெற வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்தத் திருத்தம்

[திரு. மு. கருணாநிதி]

[1967 ஜூன் 28]

முறையாகவே இடம் பெறுவதற்கு உரியதா என்பது ஆராய வேண்டிய விஷயம். ஆயினும் அந்தத் திருத்தம் கோருகிற கருத்தை முழுவதும் மறுத்துவிடுவதற்கில்லை. திருத்தத்தில் under rule 268-A என்று எழுதியிருக்கிறார்கள். எப்போதும் ஆக்டில் ஸ்டீல் இணைப்பது சரியல்ல. ஸ்டீல் என்பது சட்டமன்றத்தில் உருவாக்கப்படுவதில்லை. நிர்வாகம் தனிப்பட்ட முறையில் ஸ்டீல் உண்டாக்கும். தனிப்பட்ட முறையில் ரத்தம் செய்துவிடலாம். ஆகவே, ஸ்டீல் சட்டத்தில் சேர்க்கவேண்டும் என்கிற திருத்தம் முறையானது அல்ல. ஆயினும் அதன் மூலம் அவர் சில கருத்துக்களைச் சொன்னார் என்ற முறையில் அதற்குரிய பதிலைத் தரக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அவர் குறிப்பிடுவது வரவுசெலவுத் திட்டத்தில் நகர பஸ் போக்குவரத்து என்பது எல்லா நகரங்களிலும் ஒரேபணவற்றைக் குறிப்பது அல்ல. நகர பஸ் போக்குவரத்து குறிப்பிட நகரங்களில் ஒடுகின்ற பஸ் போக்குவரத்தாகும். ஏன் அழுத்தம் திருத்தமாகச் சொல்கிறேன் என்றால், பழைய சர்க்கார் நிறைவேற்றியிருக்கிற சட்டத்திலும் இதே முறையில் வரி விகிதங்கள் இருந்திருக்கின்றன. திரு. காசிராமன் சொல்வதுபோல பரவலாக எப்போதும் இருந்தது இல்லை. நகரங்களில் ஒடுகின்ற பஸ்களின் வருமானம், மற்ற பஸ்களுடன் ஒப்பிட்டுப்பார்க்கும் போது, குறைவாகவே இருக்கும் என்கிற காரணத்தினால் இவற்றுக்கு வரியை அதிகப்படுத்த எடுத்துக்கொள்ளவில்லை. ஆனால், திரு. காசிராமன் அவர்கள் திருத்தத்தை எடுத்துக்கொள்வோமானால் ஏறத்தாழ 500 பஸ்கள் தப்பித்துக்கொள்ளும். அப்படி 500 பஸ்கள் தப்பித்துக் கொள்வதால் மொத்தமாக அரசாங்கத்திற்கு எதிர்பார்க்கின்ற வருமானத்திலிருந்து குறையக்கூடிய தொகை 12 லட்சம் ரூபாய். 12 லட்ச ரூபாயை இந்த நோக்கிலே அரசாங்கம் இழப்பதற்குத் தயாராக இல்லை. ஸ்டீல் 268. ஏ. மிலே என்ன குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது என்றால் ஒரு நகரத்திலிருந்து புறப்பட்ட பஸ் நகரத்தின் விளிம்பிலே மாத்திரமல்லாமல் புறப்பட்ட இடத்திலிருந்து 24 கிலோமீட்டர் அளவுக்கு வெளியிலே சென்று விடுமானால் அது நாம் குறிப்பிடுகின்ற வரிக்கு உட்பட வண்டியாக ஆகிவிடும். அதை மாற்ற வேண்டுமென்று அவர்கள் விரும்புகிறார்கள். அப்படி மாற்றிவிட்டால், உதாரணத்திற்கு ஒன்று சொல்கிறேன், கடலூரிலிருந்து பாண்டிச்சேரிக்கு ஒரு பஸ் சென்றுவந்தால் அது சென்ற தூரம் 24 கிலோமீட்டர் என்று வைத்துக்கொண்டால் அங்கே பஸ் விட்டுக் கொண்டிருக்கின்ற பஸ்காரர்களும், தங்களுக்கும் விலக்கு வேண்டுமென்று கோருவார்களானால் அதிலே நியாயம் இருக்க முடியும். இப்பொழுது உயர்த்தப்பட்டிருக்கின்ற விகிதாசாரப்படி அவர்கள் கொடுப்பதற்குத் தயாராக இருக்கிறார்கள். நகரத்திற்குள்ளேயிருந்து வெளியிலே செல்லுகின்ற பஸ்கள், அதுவும் தொழிற்பேட்டைகள் அதிகரித்துள்ள இந்த நிலையில், லாபகரமான இந்த நிலையில் எல்லையைத்தாண்டிச் சென்றுவருகின்ற பஸ்களுக்கு விலக்கு அளிக்க வேண்டுமென்று சொல்வார்களானால் அதை எடுத்துக்கொள்வதற்கு இல்லையென்பதை பணியவன்போடு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். குறைந்த தூரமே போகக்கூடிய பஸ்களுக்கு என்ன வருமானம் வருகிறது, அவர்கள் வரி கொடுக்க முடியுமா என்று கேட்டார்கள். வருமானத்தின் அடிப்படையிலே பார்த்தால் சர்சார்ஜ் 100-க்கு 10 சதவீதம் கொடுக்கலாம். 25 ரூபாய் கம்பவுண்டிங் ரேட்டிலே கொடுக்க வேண்டுமென்பது இல்லை, 48 ரூபாய் ஒரு வருஷத்திற்கு ஒரு சீட்டிற்கு என்று குறிப்பிட்டனே அதுவும் இல்லை; வருமானம் குறையக் குறைய 10 ரூபாய் நூற்றுக்குக் கட்டலாம் என்ற முறையிலே சர்சார்ஜ் இருக்கிறது, அதை எடுத்துக்கொள்ளலாம்.

எனவே, இப்பொழுது இருக்கின்ற சூழ்நிலையில் பஸ் முதலாளிகளுக்கு எந்தவிதமான பாதகமும் ஏற்படாது. 1962-ஆம் ஆண்டிலே வரி ஏற்றுவதைப்பற்றிய நோட்கள் இருக்கின்றன. அதைப்பார்க்கின்ற பொழுது அப்பொழுது 88 ரூபாய் வரை உயர்த்தலாமா என்ற அளவுக்குத் திட்டம் போடப்பட்டு, நான் முன்பே குறிப்பிட்டதைப்போல் திரு. பக்தவத்சலம் அவர்கள் குறிப்பிட்டதுபோன்று பஸ் முதலாளிகளும், மற்றவர்களும் வலியுறுத்தியதன் காரணமாக அந்த நிலையிலேதான் இறங்கி விட்டோம் என்று அவர்கள் சொல்லியிருக்கின்ற நிலையை வைத்துப்

1967 ஜூன் 28]

[திரு. மு. கருணாநிதி]

பார்த்தால் இது 1962-லேயே வந்திருக்கவேண்டியது ; நாங்கள் வந்துதான் வரவேண்டுமென்று இருந்திருக்கிறது. தனிப்பட்ட முதலாளிகள் பாதிக்கப் படக்கூடாது என்ற நிலையில் மெள்ள மெள்ளச் செல்லவேண்டுமென்றும் ஒரேயடியாகக் கொல்கிறார்களே என்றும் சொன்னார்கள். இது கொல்லக் கூடிய சமர்ச்சாரம் அல்ல. நாட்டுடைமை ஆக்குவது வேறு; இது வேறு என்று வேறுபடுத்திப் பார்த்தால் இதைப் புரிந்துகொள்ளலாம். அப் பொழுதுதான் இரண்டையும் ஒன்றாகப்போட்டு குழப்பிக்கொள்ள மாட்டார்கள். பல்கலை நாட்டுடைமை ஆக்குவது தனிப்பட்ட விஷயம். இருக்கின்ற வரியை உயர்த்துவது வேறு. வரியை உயர்த்துவதினால் பாதிக்கப்படமாட்டார்கள். இதைத் தவிர 200 மைலிலிருந்து 250 மைல் வரையில் அதாவது 220 கிலோ மீட்டரிலிருந்து 400 கிலோ மீட்டர் வரையில் செல்லுகின்ற வழித்தடங்களைத் தாராளமாக அனுமதித்திருக்கின்ற காரணத்தாலே அவர்கள் இதனால் பாதிக்கப்படமாட்டார்கள் என்று அறிவித்து, இந்த உறுதிமொழிகளை மனதிலே கொண்டு திருத்தங்களை வலியுறுத்தமாட்டார்கள் என்ற நம்பிக்கையோடு, இந்த மசோதாவை இந்த மன்றம் ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. கே. விநாயகம் : ஆன் எ பாயின்ட் ஆப் கிளாரிபிகேஷன் சார், அமைச்சர் அவர்கள் பேசும்பொழுது 1962-வது ஆண்டிலே இப்பொழுது வந்திருக்கிற மசோதா வரவேண்டிய சூழ்நிலையில் இருந்தது. அப்பொழுது திரு. பக்தவத்சலம் அவர்கள் சொன்ன வார்த்தைகளைத்தான் அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். ஆனால், இப்பொழுது இருக்கின்ற அமைச்சர் அவர்கள் அப்பொழுது என்ன இந்த மன்றத்திலே சொன்னார்கள் என்பதையும் படித்துக்காட்டினால் நன்றாக இருக்கும்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : அதற்கு நான் பதில் சொல்ல வழியில்லாமல் அப்பொழுது திரு. பக்தவத்சலம் அவர்கள் என்னை திருச்சி சிறையிலே போட்டுவிட்டார்.

திரு. கே. விநாயகம் : அவர் இல்லாவிட்டாலும் அவர்களுடைய கட்சி சார்பில் யாராவது பேசியிருந்தால் அதைச் சொல்லலாம்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : எல்லோருமே சிறையில்தான் இருந்தார்கள், அப்படி இங்கே இருந்திருந்தாலும் ஆதரித்துத்தான் இருப்பார்கள், காங்கிரஸ் நண்பர்களைப்போல் எதிர்த்து இருக்கமாட்டார்கள்.

THIRU K. VINAYAKAM : Sir, coming to a serious problem ...

MR. SPEAKER : The hon. Member can ask for an elucidation.

THIRU K. VINAYAKAM : I want an explanation on the Bill ...

MR. SPEAKER : Only with the permission of the Speaker, the hon. Member can rise on a point of clarification.

THIRU K. VINAYAKAM : The Hon. Speaker may be gracious enough to give me one more chance. இந்த மசோதாவின் மூலமாக அரசாங்கம் எவ்வளவு வருமானம் வரும் என்று எதிர்பார்க்கிறது. அதையும் கொஞ்சம் விளக்கமாகச் சொல்ல வேண்டும்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : இந்த ஆண்டுக்கு ஒரு கோடி ரூபாய் வரும், இந்த ஆண்டு கால் ஆண்டு முடிந்துவிட்ட காரணத்தால் அடுத்த ஆண்டு 1½ கோடி ரூபாய் வரும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இந்தத் தீர்மானத்தை வாக்களிப்பிற்கு விரும் முன்னால் ஒரு குறிப்பு. ஆறுவது பிரிவுக்கு திரு. காகிராமன் அவர்கள் கொடுத்த திருத்தத் தீர்மானம் விதிகளுக்குள்ளே வருகிறதா,

[பேரவைத் தலைவர்]

[1967 ஜூன் 28]

சரியாக இருக்கிறதா என்பது எனக்கே ஐயமாக இருந்தது. எனவே சட்டத் துறைக்கு அதை அனுப்பி, சட்டத் துறையிலிருந்து எனக்குக் கிடைத்த பதிலை இங்கே மாண்புமிகு சட்ட அமைச்சர் அவர்கள் இருப்பதால் கூறுகிறேன்.

“In this view, the amendment may be said to be in order”.

இதை மாண்புமிகு சட்ட அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். இப்பொழுது விவாதம் முடிந்தது.

மாண்புமிகு பொதுப்பணி அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் அவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டு, மசோதா பிரிவுவாரியாக ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டது.

2 முதல் 5 வரை உள்ள பிரிவுகள் அவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டன.

பிற
பகல்
5-00.

6-வது பிரிவு.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவையின்முன் உள்ள கேள்வி—
“6வது பிரிவு மசோதாவிற்கு உரிய பகுதியாக ஆக்கப்பட வேண்டும்”.

இந்தப் பிரிவுக்கு ஒரு திருத்தம் இருக்கிறது. தீர்மானத்தை முன் மொழிந்து வழி மொழிந்த பிறகு வாக்கெடுப்பு எடுக்கப்படும்.

திரு. நா. காகிராமன் : கீழ்க்கண்ட என்னுடைய திருத்தத்தை முன் மொழிகிறேன் :—

‘In Schedule II to the Principal Act (Madras Act III of 1931) in clause (a), after sub-item (ii), the following shall be added, namely :—

(ii) (A) Vehicles permitted to ply as stage carriages and to carry more than six persons (other than the driver) and plying exclusively as a town service as classified under rule 268-A of the Madras Motor Vehicles Rules.

(a) For every seated passenger (other than the driver and conductor) which the vehicle is permitted to carry and where the total distance permitted to be covered by the vehicle in a day. °

	RS.	RS.
(1) Does not exceed 210 k.ms.	35-00	50-00
(2) Exceeds 210 k.ms. but does not exceed 270 k.ms.	40-00	55-00
(3) Exceeds 270 k.ms.	45-00	60-00

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : நான் இந்தத் திருத்தத்தைவழி மொழி கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இந்தத் திருத்தத்தின் மீது ஏற்கெனவே பேசுவதற்கு வாய்ப்பு அளிக்கப்பட்டது. மீண்டும் பேச விரும்புகிறார்களா ?

1967 ஜூன் 28]

திரு. நா. காதிராமன் : தலைவர் அவர்களே, இந்தத் திருத்தம் சம்பந்தமாக நான் கூறிய கருத்துக்களுக்கு அமைச்சர் அவர்கள் சில சமாதானங்களைச் சொன்னார்கள். ரூல் 268-ஐ என்று எதற்காக அதில் சேர்த்தேன் என்றால், மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தில் டவுன் சர்வீஸ் என்பதைப் பற்றிய விளக்கம் அந்த ஒரு ரூலிலேதான் இருக்கிறது என்பதால்தான். அதைத் தவிர வேறு எங்குமே டவுன் சர்வீஸ் என்றால் என்ன என்று இல்லை.

அமைச்சர் அவர்கள் கூறியதைப்போல் கடலூரிலிருந்து பாண்டிச் சேரி போகும் பஸ்களுக்கு இந்தத் திருத்தம் ஏற்பட்ட பிறகு கூடுதலான வரி விதிப்புதான் வரும். திருத்தத்தில் குறிப்பிட்ட டவுன் சர்வீஸ் என்று ஓடும் பஸ்களுக்குத்தான் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். 268-ல் கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் 15 மைல்களுக்கு ஓடும் பஸ்களுக்கு மாத்திரம் அல்ல. டவுன் சர்வீஸ் பஸ்கள் என்று கிளாசிபிகேஷன் கொண்டு வந்தால் இந்தத் திருத்தத்திற்கு உட்படும். இரண்டையும் சேர்த்துக் கொடுத்திருக்கிறேன். முதலமைச்சர் அவர்கள் தம்முடைய பட்ஜட் உரையில் சொல்லும்போது—

‘As town services are generally not so remunerative there will be no enhancement in rates of tax on town services’.

என்றுதான் இருக்கிறது. நகருக்குள்ளே ஓடும்—

‘Services plying within the town limits or within the city limits’.

என்று பட்ஜட் உரையிலே இல்லை. பாலிஸி ஸ்டேட்மெண்டை உறுதிப் படுத்த வேண்டும். அதை முக்கியமாகக் குறிப்பிட்டார்களே என்பதற்காகத்தானே தவிர, வரியைக் குறைக்க வேண்டுமென்பதற்காகவோ, வரி அதிகம் என்ற காரணத்திற்காகவோ அல்ல.

டவுன் சர்வீஸ்கள் நஷ்டத்தில் ஓடிக் கொண்டிருக்கிறது என்பதைக் கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்கிங்ஸ் கொடுத்திருக்கும் பட்ஜட்டில் இருந்தே நன்றாக உணரலாம். சர்க்கார் பஸ் செர்விசுக்கு 1967-68-ம் வருஷத் திற்கு பஸ்களுக்காகச் செலுத்தப் வேண்டிய வரித்தொகை 50 லட்சம் என்று கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதே வரித்தொகையை 1966-67-க்கும் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அரசாங்க பஸ் செர்விசும் நகரத்திற்குள்ளேயும் வெளியிலும் நடத்தப்படுகிறது. அந்த செர்விசும் டவுன் சர்வீஸ் என்றுதான் இருக்கிறது. அதுவும் பாதிக்கப்படும் என்ற நிலைமை இருந்திருந்தால் ஒதுக்கப்பட்டது 50 லட்சமாக இருக்காது, இன்னும் அதிகமாக ஒதுக்கி இருப்பார்கள். அதிகமாக ஒதுக்காமல் இருப்பதிலிருந்தே டவுன் சர்வீஸ் எல்லாவற்றுக்கும் இந்த வரி உயராத என்ற முதலமைச்சர் உறுதிமொழியை எடுத்தக் கூறும் வகையில்தான், அந்த நம்பிக்கையில்தான் இந்தத் திருத்தத்தைக் கொடுத்திருக்கிறேன்.

டவுன் சர்வீஸ் என்பதைப்பற்றி ஒன்று சொல்ல விரும்புகிறேன். 15, 20 வருஷங்களுக்கு முன்பாக டவுன் சர்வீஸ் நகரத்திற்குள்ளேயே ஓடுகின்ற நிலை இருந்தது. மெட்ராஸ் என்றால் சென்னைக்குள்ளேயே ஓடிக் கொண்டிருந்தது. இப்போது நகரப் புறங்களில் இண்டஸ்ட்ரியல் எஸ்டேட்டுகளும், காலனிகளும், மெடிகல் காலேஜுகளும், எஞ்சினியரிங் காலேஜுகளும், மற்றும் பல அபிவிருத்திகளும் ஏற்பட்டதன் காரணமாக மக்களுக்குச் சவுகரியம் செய்ய வேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டது. அதனால் டவுன் சர்வீஸ்கள் விஸ்தரிக்கப்பட்டன. ஒரு நாளைக்கு 250 மைல் செல்வதற்குச் சலுகை கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். 250 மைல் ஒரு டவுன் சர்வீஸ் ஓட முடியாது. 10 மைல் ரூட்டாக இருந்தாலும் கூட ஒரு நாளைக்கு 25 ரிப் அடித்தால்தான் 250 மைலைப் பூர்த்தி செய்ய முடியும். காலை 4 மணிக்கு ஆரம்பித்து இரவு 11 மணிவரை ஓட்டினாலும் கூட, இருக்கும்படியான சிக்கல்கள், டிராபிக் கன்செஷன்,

[திரு. நா. காசிராமன்]

[1967 ஜூன் 28]

இரண்டு பர்லாங்குக்கு ஒரு ஸ்டாப் என்ற நிலையில் 250 மைல் ஓட்ட முடியாது. மபஸல் சர்வீசாக இருந்தால் 4 மைலுக்கு ஒரு ஸ்டாப். டவுன் சர்வீசில் 2 பர்லாங்குக்கு ஒரு ஸ்டாப் இருப்பதால் காலதாமதம் ஏற்படும். ஆகவே, இது சலுகை கொடுத்தும் கொடுக்காத சலுகைதான். வரியை உயர்த்துவதைப்பற்றி ஒன்றும் சொல்லவில்லை. ஆனால் இந்தச் சலுகை “இம்ப்ராக்டிகபிள் கன்ஸெஷன்”. அனுபவத்தில் கொண்டு வர முடியாத சலுகையாகும். அதனால்தான் அரசாங்கமே நடத்துகிற பஸ்களை இதற்குள்ளே உட்படுத்திக்கொள்ளவில்லை.

பழைய வரி விகிதத்தை போட்டும்கூட 34 லட்சம் டவுன் சர்வீஸ் பஸ்களுக்கு, நஷ்டம் காட்டியிருக்கிறது. மோட்டார் வெகிகிள் டாக்ஸ்படி 50 லட்சம் ஒதுக்கியிருந்தும் கூட 34 லட்சம் நஷ்டம் வருகிறது. இது எதைக் காட்டுகிறது? சர்க்காரே டவுன் சர்வீஸ்களில் லாபம் இல்லை என்ற உண்மையை ஒத்துக் கொண்டதை நன்றாகக் காட்டுகிறது. ஆகவே தான் இந்தத் திருத்தத்தை ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். எனக்குப் பேச அனுமதி தந்த தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : தலைவர் அவர்களே, ஏற்கெனவே இது பற்றிய விளக்கத்தைக் கூறியிருக்கிறேன். இது முன்னரே உள்ள வேறுபாடுதான். முந்திய சர்க்காரிலே தீர யோசிக்கப்பட்டு சட்டத்திலே வரி விலக்கு விதி விலக்கு அளிக்க முடியாத நிலையிலேதான் இந்த மசோதா தீட்டப்பட்டது. அந்த வேறுபாட்டை இப்போது நீக்குவதற்கான அவசியம் எதுவும் இருப்பதாக எனக்குத் தெரியவில்லை. குறைந்த தூரந் தான் டவுன் சர்வீசுகள் போகின்றன என்று குறிப்பிட்டார்கள். முன்பே சொன்னேன்; 130 மைல் போவதிலேயே வருகின்ற வருமானத்திற்கு ஏற்றவாறு 10 சதவீதம் என்ற அளவிலே சர்சார்ஜ் கொடுக்கிற நேரத்தில் மொத்தமாகக் கட்ட வேண்டிய வரிச் சுமையில் இருந்து விலகிக் கொள்ளுகிறார்கள். ஆகவே, அவர்கள் சொன்ன வாதம் ஒத்துக் கொள்ளக்கூடியதாக இல்லை.

வரவு-செலவுத் திட்டத்தில் உள்ள ஒன்றைச் சுட்டிக்காட்டினார்கள். சர்க்காருடைய பஸ் போக்குவரத்தினுடைய கணக்கில் டவுன் சர்வீசுக்கு இந்த வரி புத்தப்பட்டிருக்கிறதா என்றால் இல்லை என்று குறிப்பிட்டார்கள். இந்த மசோதா நிறைவேறுவதற்கு முன்பே தயாரிக்கப்பட்ட வரவு-செலவுத் திட்டம் என்ற காரணத்தால் அதிலே இதைப் புத்த இயலாது என்பதை உணர்வார்கள். இனிமேல் அது இடம் பெறும் என்று தெரிவித்துக்கொண்டு, எந்த வகையிலும் இந்த நகர பஸ் என்று இருப்பதற்கும் நகரத்திற்குள் ஓடுகின்ற பஸ் என்பதற்கும் உள்ள வித்தியாசத்தை அகற்ற முடியாத நிலையில் இருக்கிறேன். முன்பு சொன்னதைத் தான் மீண்டும் வலியுறுத்திக் கூற விரும்புகிறேன். இதற்கு விதிவிலக்கு அளித்துவிட்டால் குறைந்த தூரம் 15 மைல்—24 கிலோ மீட்டர் நகரில் சோமால் இருக்கிற வெளியூர் பஸ்காரர்கள் 50, 55 ரூபாயை வரியாகக் கட்டும்போது தாங்கள் வஞ்சிக்கப்பட்டுவிட்டதாக, பாரபட்சம் காட்டுவதாக எண்ண இடம் ஏற்படும். அரசாங்க வருமானத்திலே 12 லட்சம் ரூபாய் துண்டு விழக்கூடிய வகையில் இருக்கிற இந்தத் திருத்தத்தை ஏற்றுக்கொள்வதற்கில்லை என்று கூறி அமர்கிறேன்.

திரு. நா. காசிராமன் அவர்களுடைய திருத்தம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிராகரிக்கப்பட்டது.

6-வது பிரிவு பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப் பட்டது.

7-வது பிரிவு பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது.

நெடுந்தலைப்பு, முன்னுரை, முதல் பிரிவு இவை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டன.

1967 ஜூன் 28]

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “தமிழ்நாடு 1967-ம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்பு (திருத்த) மசோதா சட்டமாக்கப்பட வேண்டும்” என்று கோருகிறேன்.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, மசோதா நிறைவேற்றப் பட்டது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இன்றைய நிகழ்ச்சிகள் இத்துடன் முடிவடைகின்றன. நாளைக் காலை ஒன்பது மணி அளவில் இந்தப் பேரவை மீண்டும் கூடும். வணக்கம்.

பின்னர் பேரவை ஒத்திவைக்கப்பட்டது.

4. பேரவைமுன் வைக்கப்பட்ட ஏடுகள்.

A. Statutory Rules and Orders.

*205. Notification issued with G.O. Ms. No. 1444, Agriculture, dated the 29th April 1967, directing the Coimbatore Market Committee to provide the facilities for the purchase and sale of cotton, groundnut, tobacco and turmeric at Kodumudi in Coimbatore district. [*Laid on the Table of the House under section 29 (4) of the Madras Agriculture Produce Markets Act, 1959 (Madras Act 23 of 1959).*]

* 206. Notification issued with G.O. Ms. No. 791, Revenue, dated the 18th April 1967, fixing the land revenue payable in respect of pannai lands and the ryoti lands held by the ryots in Pudukkottai inam estates. [*Laid on the Table of the House under section 73 (5) of the Madras Inam Estates (Abolition and Conversion into Ryotwari) Act, 1963 (Madras Act 26 of 1963).*]

* 207. Notification issued with G.O. Ms. No. 796, Revenue, dated the 18th April 1967, appointing the 1st day of June 1967, as the date on which the provisions of the Madras Inam Estates (Abolition and Conversion into Ryotwari) Act, 1963 shall come into force in Seevalayanandal and Kurukkalkulam inam estates Sankarankoil taluk of the Tirunelveli district. [*Laid on the Table of the House under section 73 (5) of the Madras Inam Estates (Abolition and Conversion into Ryotwari) Act, 1963 (Madras Act 26 of 1963).*]

* 208. Notification issued with G.O. Ms. No. 1396, Industries, Labour and Housing (Industries), dated the 26th April 1967, making certain amendments to the Madras Small Scale and Cottage Industries Loans and Subsidy Rules 1956, published at pages 439 to 453 of the Rules Supplement to Part I of the *Fort St. George Gazette*, dated the 29th August 1956, as subsequently amended. [*Laid on the Table of the House under section 19 (d) of the Madras State Aid to Industries Act, 1922 (Madras Act V of 1923).*]

B. Reports, Notification and other Papers.

Nil.